Transportowcy podpisują apel pokoju

Nr 9/10 (31)

Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI — Warszawa 1 czerwca 1950



Wśród setek tysięcy i milionów podpisów, jakie składa pod sztokholmskim apelem Komitetu Obrońców Pokoju cała postępowa ludzkość nie zabrakło polskich transportowców. Oto kierowca samochodu Wincenty Smaga (komitet blokowy Nr 6) podpisuje Apel Pokoju.

Gen. Bryg. Matwijewski

OBOZY LETNIE SZKOŁĄ SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

W okresie zimowym podstawową formą szkolenia samochodowego w jednostkach są wykłady odbywające się w klasach lub salach wykładowych, natomiast latem, na obozach letnich, wszystkie zajęcia powinny być prowadzone w polu i na autodromach. Część materiałowa pojazdów mechanicznych oraz ich obsługa i konserwacja została już przerobiona i opanowana przez słuchaczy. Obecnie zaś głównym zadaniem Służby Samochodowej powinno być szkolenie w warunkach polowych, zbliżonych do rzeczywistości bojowej.

Wielki wódz Związku Radzieckiego, Generalissimus Stalin, uczy nas, że w czasie pokoju należy uczyć żołnierzy tylko tego co potrzebne im będzie na wojnie, oraz uczyć tak, jak będą oni działać w walce lub przy wykonywaniu zadania bojowego.

O tych wskazówkach musimy zawsze pamiętać i brać je za podstawę naszej metodyki nauczania i przy praktycznym szkoleniu.

Jakie czynności mają wykonywać oficerowie, podoficerowie służby samochodowej oraz kierowcy pojazdów mechanicznych podczas wojny?

Jeżeli służą w piechocie lub piechocie zmotoryzowanej zadaniem ich będzie dowożenie wojsk do tyłowych obszarów, a niekiedy nawet bezpośrednio na pole walki.

Jeżeli służą w artylerii — będą dowodzić działa i granatniki na pozycje ogniowe.

Kierowców należy więc przede wszystkim szkolić w umiejętnym prowadzeniu samochodu po bezdrożach oraz w terenie falistym, w wykorzystywaniu terenu do maskowania samochodu w czasie jazdy i na postoju, w szybkim i sprawnym okopywaniu maszyn dla ochrony ich od pocisków, min i bomb lotniczych. Następnie należy przerobić takie tematy jak: dowożenie i utrzymywanie łączności podczas marszu w kolumnie i wzywanie samochodów na pole walki.

Ponadto należy ćwiczyć w sprawnym wsiadaniu i wysiadaniu piechoty na samochody i umiejętnym rozmieszczeniu uzbrojenia i ekwipunku, a także w szybkim odejściu samochodów w ukrycie po przebyciu na punkt przeznaczenia i wyładowaniu żołnierzy.

Dla służby samochodowej jednostki artylerii podstawowym zadaniem szkolenia będzie:

— Nauczanie szybszego i sprawnego przejścia z szyku manewrowego w szyk bojowy i odwrotnie, zwłaszcza przy odpieraniu ataku czołgów.

— Umiejętne holowanie dział i granatników zarówno po dobrych jak i złych drogach, oraz w terenie falistym.

— Umiejętne wjeżdżanie z holowanym działem na pozycję ogniową i szybkie odejście w ukrycie po odczepieniu działa.

— Umiejętne okopywanie pojazdów mechanicznych w celu ochrony ich od pocisków odłamków artylerii nieprzyjaciela.

Kierowców i podoficerów służby samochodowej w wojskach technicznych (łączność, saperzy, broń chemiczna) należy szkolić w umiejętnnym wykorzystywaniu samochodów w warunkach polowych.

Wszystkich samochodziarzy, bez różnicy w jakiej broni lub służbie pracują, należy szkolić w prawidłowej obsłudze technicznej pojazdów mechanicznych przeprowadzonej w polowych parkach postoju, a także w wykonywaniu w warunkach polowych napraw bieżących i średnich systemem wymiany agregatów i posługując się polowymi warsztatami typu „A" i „B".

Do szkolenia wg podanych wytycznych mamy wszelkie możliwości, należy je tylko prawidłowo i umiejętnie wykorzystać.

GEN. BRYG. MATWIJEWSKI

ZIM nowy sukces produkcji rudzieckiej



Gorkowskie Zakłady Samochodowe im. W. Mołotowa rozpoczynają produkcję nowego typu samochodu osobowego pod nazwą ZIM (Zakłady Imienia Mołotowa). Konstrukcja tego samochodu opracowana została przez słynny zespół radzieckich konstruktorów i inżynierów pod kierownictwem laureata Nagrody Stalinowskiej A. Lipharta, twórcy znanego nam dobrze samochodu Pobieda.

Sześcioosobowy ZIM posiada nawskroś nowoczesną linię nadwozia z orginalnie wykończoną maską oraz ciekawym rozwiązaniem wielu szczegółów technicznych. 6-cio cylindrowy silnik benzynowy, pomimo dużego zapasu mocy, odznacza się oszczędnym zużyciem paliwa.

Jeden z pierwszych modeli tego samochodu wystawiony został już na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich i wzbudził zrozumiałe zaciekawienie wielotysięcznych rzesz, zwiedzających stoisko Zw. Radzieckiego.

Szczegółowy opis techniczny nowego samochodu radzieckiego ZIM zamieścimy w najbliższych numerach naszego pisma.

Najmłodsi motorzyści stolicy rozpoczynają naukę

Pierwsze Koło Motoryzacyjne w Warszawie powstało w dniu 1 kwietnia przy Państwowym Liceum Mechanicznym Nr 5 im. Prezydenta Starzyńskiego i Liceum Mechaniczno-Precyzyjnym drugiego stopnia. Inauguracyjny wykład przeprowadził członek Zarządu Głównego PZMot. inż. Bogdan Lubiński, który w przeszło godzinnym wykładzie w interesujący sposób opowiadał o historii pojazdów mechanicznych i sportów motorowych. Wykładu wysłuchało około 150 chłopców uczniów obu szkół. Żywa dyskusja była dowodem dużego zainteresowania na poruszone przez prelegenta tematy. Wielu młodych słuchaczy wykazało już pewną znajomość podstaw samochodziarstwa, jak również regulaminów sportowych. Nie brakło też i fachowych zapytań pod adresem prelegenta.

Dzięki przychylnemu ustosunkowaniu się Dyrekcji obu szkół, chłopcy będą mogli uczyć się z czasem jazdy na dwóch samochodach GAZ, będących w posiadaniu szkół.

Inicjatywa założenia koła wypłynęła z Sekcji Młodych przy Okręgu Warszawskim PZMot, która też przyjęła bezpośrednio opiekę nad pierwszym szkolnym Kołem Motoryzacyjnym, zobowiązując się do przeprowadzenia we własnym zakresie wykładów teoretycznych i opieki nad nowym narybkiem motorowym.



Kolumny wojsk i samochodów ciągną na letnie obozy. Sprzęt motoryzacyjny radzieckiej produkcji wykazał zarówno na drogach bitych jak i w terenie najwyższe zalety techniczne i eksploatacyjne.

Motoryzacja realizuje uchwały IV plenum KC PZPR

Wzorcowy ośrodek szkoleniowy

Sprawa kadr urosła w Polsce Ludowej do wielkiego problemu. Dla wykonania Planu sześcioletniego wszystkie dziedziny naszego życia gospodarczego potrzebują dopływu wielu nowych sił fachowych. Sił tych dostarczyć mają wyższe uczelnie, szkoły zawodowe, ośrodki szkoleniowe i kursy.

W trosce o zapewnienie sobie dopływu wysoko wyszkolonych specjalistów Państwowa Komunikacja Samochodowa stwarza sieć ośrodków szkoleniowych. Pierwszy z nich otwarty został w Gliwicach. Ośrodek mieści się w nowoodbudowanym gmachu, w którym znalazły pomieszczenie sale wykładowe i bursa. Z chwilą uruchomienia Ośrodka rozpoczął się 14-to miesięczny kurs dla techników samochodowych, lecz w najbliższym czasie przewidywane jest uruchomienie jeszcze dwóch dalszych kursów.

Kursanci oprócz zakwaterowania, całodziennego utrzymania i umundurowania otrzymują swe pełne uposażenie służbowe.

Na uroczyste otwarcie Ośrodka przybyli przedstawiciele Partii, Związków Zawodowych, Prezydenta Miasta, Miejskiej Rady Narodowej, Wojska i zaproszeni goście.

Przemawiając podczas uroczystości otwarcia Ośrodka Dyr. Kadr Nacz Dyrekcji PKS Jedełko podkreślił, że otwarcie przez PKS Ośrodka i uruchomienie dla swych pracowników kursów postawionych na wysokim poziomie jest zerwaniem z dotychczasową metodą przypadkowości w polityce personalnej i że odtąd tylko absolwenci kursów po uzyskaniu wysokich kwalifikacji zawodowych będą wysuwani na kierownicze stanowiska.

Otwarcie Ośrodka i uruchomienie kursów da możność uzyskania awansu społecznego wyróżniającym się zdolnościami i nienagannym spełnianiem obowiązków służbowych pracownikom fizycznym PKS.

Pomoc wojska w szkoleniu kierowców

W ostatnich tygodniach Sekcja Motorowa KS „Włókniarz" rozpoczęła w ramach współzawodnictwa w szkoleniu dwa kursy dla młodzieży miejskiej i wiejskiej. Kursy postawione zostały na bardzo wysokim poziomie dzięki wydatnej pomocy ze strony wykładowców i podchorążych Oficerskiej Szkoły Samochodowej członków WCKS; sekcja motorowa.

Młodym kursantom dostarczone zostały dla łatwiejszego poznania i opanowania materiału liczne eksponaty, tablice poglądowe i schematy oraz umożliwiono korzystanie z sal motoryzacyjnych Oficerskiej Szkoły Samochodowej, dla zapoznania się z nowoczesnym sprzętem technicznym Związku Radzieckiego wykładowcami byli: por. Zawadzki na kursie z zakresu karburacji por. Górecki elektrotechniki samochodowej por. Kostowski nauka jazdy i przepisów ruchu drogowego i kołowego, kpt. Szaniawski pierwsza pomoc lekarska w nagłych wypadkach. Kol. Szymański Zygmunt, jako kierownik kursu wykładał zasady eksploatacji i obsługi pojazdów mechanicznych.

Kursy odbywały się w lokalu własnym KS „Włókniarz" i przyniosły sportowi motorowemu nowych 100 motocyklistów z miasta i wsi okolicznych, zakwalifikowanych przez Komisję Wojewódzką, Wydział Komunikacyjny.

Prasa pomocą w wychowaniu nowych kadr

Już po raz drugi w Polsce Ludowej pierwsza połowa maja upłynęła pod znakiem „Tygodnia Oświaty, Książki i Prasy". W ciągu tych dni majowych całe społeczeństwo polskie zbliżyło się jeszcze bardziej do książki i gazety. Świadczą o tym setki tysięcy sprzedanych książek, świadczą ciągle wzrastające nakłady pism, które już pięciokrotnie przekroczyły poziom przedwojenny.

Oddajemy jednak głos cyfrom. One świadczą o wspaniałym rozwoju kultury czytelniczej w Polsce Ludowej. Przed wojną jednorazowy łączny nakład dzienny wszystkich dzienników nie przekraczał 900 tys. egzemplarzy. A dziś? W kwietniu jednorazowy nakład dzienników wynosił 4 miliony 600 tys. egzemplarzy. A pamiętajmy, że od pierwszego maja wychodzi pismo młodzieżowe, które ma już 700 tys. nakładu.

Jeszcze bardziej imponujące cyfry widzimy w dziale czasopism. Nakład jednorazowy wynosi 5,5 milionów egzemplarzy. Z tej liczby 4,2 mil. idzie na wieś, a więc 20-krotnie więcej niż przed wojną.

Wróćmy jeszcze do lat przedwojennych. Co przedstawiała sobą prasa w tym okresie?

Dosadnie określił jej zdradziecką i zaprzańską rolę wicepremier Zawadzki w przemówieniu wygłoszonym podczas otwarcia Wystawy „Prasa w walce o pokój". — **Pamiętamy jeszcze czasy rządów burżuazyjnych w Polsce — powiedział wicepremier — kiedy gazety były, jak dziś jeszcze w krajach kapitalistycznych, prywatną własnością, przedsiębiorstwami kapitalistycznymi, które oszukiwuły czytelnika, demoralizowały go wulgarną sensacją i odwracały jego uwagę od zagadnień politycznych, od walki klasowej".**

Stan taki trwa w dalszym ciągu w krajach kapitalistycznych. Tam prasa i dziennikarze są dobrze opłacani i kierowani przez imperialistów i podżegaczy wojennych, wierzących jedynie w swój uwiędły ideał bomby atomowej. Oto co pisze znany publicysta radziecki Dominik Zasławski:

— **„Prasa kapitalistycna już ze względu na swoją strukturę socjalną jest sprzedajną, zdemoralizowaną. Spośród wszystkich form wolności dziennikarze burżuazyjni rozporządzają jedynie wątpliwą wolnością sprzedawania się temu, kto więcej zaproponuje".**

Jednak zasięg panowania prasy kapitalistycznej szybko się kurczy. Już 800 milionów ludzi wydostało się ze sfery kapitalistycznych kłamstw prasowych. W krajach socjalizmu i demokracji ludowej powstała wolna prasa. Prasa nowego typu; prasa pokoju i przyjaźni między narodami, która bije celnie prasę podżegaczy wojennych. Prasa ta ma wielki wzór w prasie Związku Radzieckiego, wychowanej wskazaniami wielkich nauczycieli Lenina i Stalina, związanej ściśle z masami pracującymi, będącej wzorem codziennej troski o prostego człowieka.

— **„Nasza prasa robotnicza i chłopska— powiedział wicepremier Zawadzki — uczyła się i uczy od bratniej prasy radzieckiej wiązania się z masami pracującymi, głębokiej troski o prostego człowieka, umiejętnego mobilizowania mas do socjalistycznego współzawodnictwa i do przedterminowego wykonania planów, bezkompromisowej walki z wrogiem klasowym, śmiałego stosowania stalinowskiej zasady krytyki i samokrytyki".**

Wraz ze wzrostem informacyjnej prasy codziennej wzmaga się znaczenie prasy fachowej: tygodników i miesięczników gospodarczych, pism branżowych i technicznych. Prasa fachowa staje się nieodłącznym przyjacielem naszej młodzieży zawodowej, kadr pracowników i szerokich rzesz ludzi — pragnących rozszerzyć i pogłębić swe wiadomości.

Pisma fachowe, a wśród nich i prasa motoryzacyjna wychodząca, czy to w Polsce, czy w innych krajach demokracji ludowej różni się zasadniczo od ukazujących się na Zachodzie wielokolorowych piśmideł traktujących o motoryzacji. Tam prasa służy w pierwszym rzędzie celom reklamowym wielkich trustów i firm. Ich barwne, wymyślne ogłoszenia stanowią 90% objętości pisma Dobry jest ten, kto więcej zapłaci. Opisuje się więc modele samochodów i motocykli jedynie takich firm, które stać jednocześnie na kosztowne ogłoszenia. Dzięki nim pismo „rozwija się",ukazuje się w efektownej szacie. Lecz niestety czytelnik nie wynosi żadnych korzyści ze „współpracy" pisma z kapitalistami. Nikt nie dba o czytelnika, nikt się nim nie interesuje — jest to bowiem zajęcie zupełnie niedochodowe.

U nas prasa fachowa — prasa motoryzacyjna towarzyszy młodzieży w jej nauce, robotnikowi w jego pracy. Jest wykładowcą i nauczycielem, pomocą w szkoleniu i w zajęciach zawodowych. Czytelnicy słusznie uważają prasę za własny organ, w którym mogą się swobodnie wypowiedzieć. Prasa bowiem, a prasa motoryzacyjna w szczególności porusza zagadnienia zawodowe kierowcy, czy mechanika samochodowego. Pisze o nim, o jego osiągnięciach i sukcesach, ułatwia mu wymianę doświadczeń i pomysłów racjonalizatorskich.

Prasa fachowa podkreśla jednocześnie, że żaden jej czytelnik — technik czy kierowca nie przechodzi obojętnie obok aktualnych wydarzeń. Wprost przeciwnie. Że bierze w nich żywy, masowy udział, że jest nieodłączną częścią całej klasy robotniczej, walczącej o lepszą przyszłość, o sprawiedliwszy ład — o socjalizm.

W mobilizacji sił do wykonania naszych potężnych planów produkcyjnych, w pomocy jakiej udziela prasa motoryzacyjna, polskim transportowcom, walczącym o przedterminowe wykonanie planu 6-letniego czerpiemy wzory z prasy fachowej Związku Radzieckiego, z jego wskazań i osiągnięć na polu podniesienia socjalistycznej kultury technicznej mas pracujących.

Czerpie wzory z prasy radzieckiej dziennikarz Polski Ludowej, który zerwał już z obłudą apolityczności bez względu na to czy jest partyjny czy bezpartyjny. Zadanie dziennikarza polskiego jest obecnie proste: na swym odcinku pracy pomaga on budować Polskę Ludową, stara przyspieszyć jej marsz do socjalizmu.

Dlatego dziennikarz Polski Ludowej występuje w roli bojownika idei sprawiedliwości i wolności, bojownika międzynarodowego obozu pokoju i postępu, bojownika przyszłego socjalistycznego świata.

K. Strz.

Defilują jednostki zmotoryzowane



W 1-majowej defiladzie wzięły również udział zmotoryzowane jednostki W. P. Przemarsz przed trybuną rządową i ludnością stolicy był wielką manifestacją siły i gotowości Odrodzonego Wojska Polskiego, jego wyszkolenia, które jeszcze bardziej zostanie pogłębione na ćwiczeniach na obozach letnich.

POLSKA i ŚWIAT za kierownicą

RUCHOME KSIĘGARNIE

Powołana przed niedawnym czasem do życia Centrala Obrotu Księgarskiego „Dom Książki" wprowadza pożyteczną inowację. Mianowicie na pewnych zgóry ustalonych trasach i w ustalonych terminach do miejscowości pozbawionych księgarń będą docierały samochody - księgarnie tzw. bibliobusy. Ludność małych miasteczek i wsi będzie więc mogła kupować książki na miejscu nie czekając „na okazję" do miasta.

Bibliobusy będą jednocześnie służyły jako ruchome wypożyczalnie książek. (kor.)

ZSRR

WZROST PRODUKCJI SAMOCHODÓW

Olbrzymie zakłady samochodowe im. Mołotowa w Gorkim wyproukowały w ciągu trzech miesięcy br. o 96 proc. więcej samochodów osobowych, aniżeli w pierwszym kwartale roku ub. Produkcja samochodów ciężarowych wzrosła w tym okresie o 10 proc.

Gorkowskie zakłady samochodowe produkują w olbrzymich ilościach pięcioosobowe, komfortowe limuzyny „Pobieda" oraz kilka typów ciężarówek. W roku bieżącym zejdą z transporterów tych olbrzymich zakładów samochodowych nowe 6-osobowe limuzyny marki „ZIM" i szereg udoskonalonych konstrukcji samochodów ciężarowych.

CHINY

PIERWSZA GRUPA TRAKTORZYSTÓW W PEKINIE UKOŃCZYŁA KURSY

Na pekińskich kursach traktorzystów, otwartych przez Ministerstwo Rolnictwa odbyła się uroczysta akademia z okazji zakończenia kursu przez grupę traktorzystów, w liczbie 450 osób.

Zastępca ministra rolnictwa Lo Ju Czuań w przemówieniu podkreślił, że utworzenie brygad traktorzystów jest nieodzownym zadaniem rolnictwa Chin i że traktorzyści są awangardą w walce o zwiększenie produkcji rolniczej w Chinach. (L.)

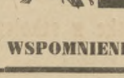
CZECHOSŁOWACJA

NOWY ODBIORNIK SAMOCHODOWY

Zakłady „Tesla" przystąpiły do produkcji nowego radioaparatu samochodowego „Omikron". Jest to odbiornik trzylampowy, który może być wmontowany do wszystkich wozów produkcji czechosłowackiej. Cena odbiornika wraz z wysuwaną anteną i odpowiednimi kablami wynosi 9.500 koron. Odbiorniki te instalowane już są na zamówienia również w samochodach przeznaczonych na eksport.

KIERUNKOWSKAZY OBOWIĄZKOWE

Przemysł czechosłowacki produkuje już wystarczającą ilość strzałek kierunkowych, tak, że można w nie zaopatrzyć każdy samochód. W związku z tym ogłoszono zarządzenie, na mocy którego wszystkie samochody muszą posiadać kierunkowskazy. Dozwolona jest również zamiast kierunkowskazów sygnalizacja świetlna, wskazująca kierunek skręcania przy pomocy lampek o przerywanym świetle.



Sześć lat Z LENINEM

4)

WSPOMNIENIA KIEROWCY

Chociaż rana była ciężka, nikt nie mógł nawet dopuścić myśli o śmierci Iljicza. A po dwóch - trzech dniach stało się ostatecznie wiadomym, że Włodzimierz Iljicz będzie żył.

Już w pierwszą noc po zamachu zostały wyjaśnione niektóre szczegóły tej zbrodni.

Jak się okazało, strzelała Fanny Kapłan, członkini terrorystycznej grupy eserowców.

Po dokonaniu zamachu na Lenina, Kapłan zmieszała się z tłumem i przypuszczała, że będzie mogła niepostrzeżenie się ukryć. Ludzie biegli, zrazu nie wiedząc, gdzie znajduje się zbrodniarz, który strzelał do Włodzimierza Iljicza. Jak się później okazało, na ulicy, niedaleko od fabryki przygotowano dla Kapłan dorożkę, nie udało się jej jednak z niej skorzystać.

Dzieciaki, które w czasie zamachu znajdowały się na podwórzu, pobiegły hurmem za zbrodniarką i wskazując na nią wołały:

— To ona!.. To ona!..

Dzięki dzieciom udało się w porę zatrzymać zbrodniarkę. Kilku mężczyzn dopędziło ją przy zwrotnicy tramwajowej i przyprowadziło na podwórze fabryczne. Tłum chciał ją na miejscu rozszarpać, ale grupa robotników opierała się naciskowi. Ktoś starał się przekonywać:

— Co wy robicie, towarzysze! Przecież trzeba ją przesłuchać!

Po godzinie Kapłan znajdowała się już w lokalu Komisji Nadzwyczajnej do Walki z Kontrrewolucją.

Mężczyzna w koszulce marynarskiej, który biegł ku mnie wkrótce po zamachu Kapłan, również został aresztowany. Okazało się, że był to wspólnik terrorystki.

Żelazny organizm Lenina i wyjątkowa piecza nad nim w czasie choroby sprawiły, że po dwóch czy trzech tygodniach Włodzimierz Iljicz już na tyle powrócił do sił, iż mógł znowu rozpocząć pracę.

Po kilku miesiącach Włodzimierz Iljicz zupełnie zdrów i rześki znowu przemawiał na wiecu robotniczym w tych samych zakładach przemysłowych Michelsona. Radość robotników była bezgraniczna. Pierwsze ich pytanie brzmiało:

— Jak się czujecie, Włodzimierzu Iljiczu?

— Dziękuję. Bardzo dobrze, — odpowiedział Lenin, uśmiechając się.

— Dlaczego nie macie straży przybocznej?

— Trzeba ludzi oszczędzać, aby ich starczyło dla frontu, — rzekł Lenin — nie należy ich zaprzątać ochroną mojej osoby.

Rozpoczął się wiec. Robotnicy znowu usłyszeli płomienną i natchnioną mowę wodza.

ROZDZIAŁ III

WŁODZIMIERZ ILJICZ NA WYWCZASACH

Lenin był bezprzykładnie pracowity. Życie jego wypełnione było niezmordowaną, naprężoną pracą.

Ale Włodzimierz Iljicz umiał też odpoczywać. Ja osobiście rzadko miałem sposobność obserwować Lenina przy pracy, za to często uczestniczyłem w jego wywczasach. Iljicz umiał tak organizować swe wywczasy, że te krótkie godziny odpoczynku orzeźwiały go i potęgowały jego radość życia.

Kto widział Włodzimierza Iljicza w czasie odpoczynku, na nartach, przy grze w szachy lub w teatrze nigdy by nie pomyślał, że ten człowiek pracuje cały tydzień z niesłychanym naprężeniem najczęściej kładąc się spać dopiero o świcie.

Synowie robotników i chłopów dbają o powierzonych im ludzi i sprzęt techniczny



Ppr. Kołecki jako oficer polityczny, przygotował wraz z Organizacją Partyjną i ZMP-owską kierowców do egzaminu politycznego, zabezpieczając politycznie i organizacyjnie sprawne przeprowadzenie Generalnego Przeglądu Samochodowego.

Ppor. Iracki to wzorowy oficer — specjalista i d-ca dbający o sprzęt i ludzi ofiarnie pracujący nad utrzymaniem racjonalnej eksploatacji sprzętu samochodowego. Swym przykładem wobec podwładnych daje wzór, jak trzeba i należy wykonywać zadania Partii i rozkazy Dowództwa.



Plut. Hajduk wzorową pracą i ofiarną służbą zdobył sobie zaufanie przełożonych i podwładnych. Powierzono mu stanowisko oficerskie — dowództwo plutonem samochodowym. Z obowiązków swych wywiązuje się jak najlepiej. Pluton jego w czasie przeglądu uzyskał ocenę bardzo dobrą.

Plut. Tarnowski dba zawsze o swój samochód. Toteż jest on zawsze sprawny. W czasie przeglądu plut. Tarnowski świetnie odpowiadał na pytania z wyszkolenia politycznego i technicznego, uzyskując ocenę bardzo dobrą. Jest jednym z najlepszych kierowców OGS.



Plut. Siwiec jako członek Partii wywiązuje się ze swych obowiązków na stanowisku magazyniera MPS ku ogólnemu zadowoleniu przełożonych i kolegów. Plut. Siwiec postanowił wstąpić do Oficerskiej Szkoły i osiągnie w niej wkrótce szlify oficerskie.

Plut. Horbacz pamięta o tym, że sprawdzając stan techniczny samochodu przed wyjazdem w czasie drogi i po powrocie przedłuża jego żywotność i decyduje o jego sprawności. Obowiązki kierowcy i żołnierza wypełnia wzorowo za co otrzymał wielokrotnie pochwały od przełożonych.

Młodzi podoficerowie zdają egzamin na letnich obozach

Po wytężonym okresie szkolenia młodzi podoficerowie służby samochodowej przybyli do swych nowych jednostek. Mając dobre przygotowanie szybko oswajają się z nowymi warunkami i dzisiaj już wielu z nich pracuje z zapałem na odpowiedzialnych stanowiskach.

Oto kpr. Kowalski Stanisław otrzymał skierowanie do jednostki, znajdującej się na obozie letnim. Mimo, że warunki w jakich się znalazł są zupełnie odmienne od warunków Szkoły, gdzie kończył kurs, daje sobie z prowadzeniem radę na stanowisku d-cy drużyny samochodowej.

Dzieląc się swoimi wrażeniami opowiada:

— „Kurs samochodowy ukończyłem w Ośrodku Szkolenia Motoryzacyjnego PO „SP". Po wcieleniu do wojska zostałem skierowany na kurs podoficerów służby samochodowej. Starałem się dać z siebie jak najwięcej, ażeby opanować należycie wszystkie przedmioty wykładowe. Mimo, że byłem dobrym kursantem, przed przybyciem do jednostki czułem lęk. Jednak miłe przyjęcie i koleżeńska pomoc, jaką otrzymałem od swych starszych kolegów podoficerów szczególnie kolegów ZMP-owców, spowodowało, że już na drugi dzień czułem się w jednostce, jak stary żołnierz.

Jestem obecnie dowódcą drużyny samochodowej i postaram się wzorowo wykonywać nałożone na mnie obowiązki".

Oprócz kpr. Kowalskiego Stanisława prybyło do tej samej jednostki jeszcze kilku podoficerów. Przewodniczący koła ZMP plut. Górecki Wacław wyjaśnia nam tajemnicę tego, że wszyscy już dzisiaj czują się na obozach letnich dobrze, i dają sobie radę z warunkami polowymi!

— „Kiedy dowiedzieliśmy się, że mają przybyć do naszej jednoski podoficerowie — opowiada plut. Górecki — postanowiliśmy zwołać specjalne zebranie organizacji ZMP, ażeby omówić dokładnie sprawę ich przyjęcia.

Wiedzieliśmy o tym że nasi młodsi koledzy będą dobrze wyszkoleni, lecz brak im będzie praktyki i doświadczenia; tym bardziej, że jednostka nasza znajduje się na obozach letnich. Postanowiliśmy więc że wszyscy starsi podoficerowie, pomogą przybyłym szczególnie w ciągu pierwszych dniach. Pomoc ta wygląda w ten sposób, że na każdym kroku młodsi podoficerowie otrzymają koleżeńską radę i wyjaśnienia.

Po zajęciach służbowych opowiadamy im o trudniejszych zadaniach, z jakimi żeśmy się spotkali podczas poprzednich obozów letnich i sposoby wykonania ich. Trzeba przyznać, że od przybyłych też dużo skorzystaliśmy. Znają oni dobrze najnowszy sprzęt radziecki — wspaniałe samochody Gaz i Zis. Często więc korzystamy z ich rad przy przeprowadzeniu przeglądów technicznych i napraw bieżących. Myślę, że już za kilka dni trudno będzie rozróżnić młodych i starych podoficerów — kończy plut. Górecki.

Oficer samochodowy jednostki por. Łuczaj jest także zadowolony z młodych podoficerów.

— „Szybko oswoili się z nowymi warunkami — mówi por. Łuczaj. — W ciągu pierwszych dni organizowałem dla nowoprzybyłych podoficerów krótkie odprawy, na których mówili mi o swoich trudnościach i pracy a ja dawałem im odpowiednie wskazówki. Teraz już coraz rzadziej zwracają się do mnie o pomoc. Z ich pracy jestem bardzo zadowolony".

Fp.

Koła samokształceniowe dopomogą w osiągnięciu lepszych wyników szkolenia

Ostatnio w naszym plutonie odbyło się zebranie Koła ZMP. Na zebraniu tym poruszono szereg ważnych spraw jak podniesienie dyscypliny, poziomu wyszkolenia politycznego bojowego oraz fachowego. Przewodniczący Koła kol. Krenz poruszył sprawę naszych zobowiązań w związku ze świętem robotniczym 1-go Maja. W dyskusji pierwszy zabrał głos kol. Szostak Mieczysław.

— Koledzy! Szkolimy się wszyscy na podoficerów zawodowych i wkrótce nimi zostaniemy. Starajmy się zdobyć w szkole jak najwięcej wiedzy wyszkolenia politycznego, bojowego, oraz fachowego w naszym zawodzie kierowcy. Za parę miesięcy odjedziemy do swoich jednostek gdzie czekają na nas bardzo ważne i odpowiedzialne zadania. Wkrótce będziemy szkolić młodych żołnierzy, będziemy się dzielić z nimi swoimi wiadomościami fachowymi z wyszkolenia wojskowego, które będą sprawdzianem gotowości bojowej i stanu technicznego naszych pojazdów mechanicznych. To też dla uzyskania lepszych wyników w nauce, dla uczczenia święta klasy robotniczej 1-Maja wysuwam wniosek o utworzenie kół samokształceniowych w naszym plutonie, które będą miały za zadanie, podciągnąć słabszych w nauce.

Każde koło składać się będzie z czterech żołnierzy. Do każdego z nich przydzieli się wzorowych żołnierzy, którzy przodują w nauce i zgłoszą chęć pomagania w nauce słabszym. Zebrani jednogłośnie przyjęli uchwałę i wyrazili zgodę na utworzenie kół samokształceniowych. W ramach czynu 1-Majowego stworzyliśmy 5 kół samakształceniowych w naszym plutonie. Na przewodniczących kół zgłosili się ochotniczo kursanci, którzy najlepiej opanowali przerobiony materiał, którzy przodują w nauce i dyscyplinie i są wzorowymi ZMP-owcami oraz członkami partii. W ten sposób okazali oni swoje koleżeńskie ustosunkowanie się do innych i wyrazili chęć pomagania słabszym kolegom, co bezwątpienia przyczyni się do uzyskania lepszych wyników w nauce. Na przewodniczących kół zgłosili się kursanci: Szostak Mieczysław, Pindo Franciszek, Spychalski Wincenty, Krenz Michał i Jagodziński.

Wszystkie te uchwały są realizowane w kołach samokształceniowych naszego plutonu już od szeregu dni. Okazało się że osiągnęliśmy już znacznie lepsze rezultaty w nauce, że taka metoda nauki odpowiada nam doskonale.

kurs. Król Adolf
J. W. 2013

Wykład elektrotechniki samochodowej



Podchorążowie Oficerskiej Szkoły Samochodowej zapoznają się dokładnie ze wszystkimi działami mechanicznymi i elektrotechniką samochodową. Na zdjęciu: wykładowca por. Górecki wyjaśnia grupie podchorążych działanie rozdzielacza prądu na specjalnym modelu szkoleniowym.

Niedzielne wycieczki za miasto były ulubioną i stałą formą odpoczynku Włodzimierza Iljicza.

— Jak najdalej od miejskiego hałasu jak najdalej od Moskwy — mawiał Lenin, wybierając w sobotę miejscowość dla projektowanej wycieczki. — No, towarzyszu Gil, co będziemy jutro robili?

I Włodzimierz Iljicz rozkładał na stole mapę okolic Moskwy i wyszukował jakąś mało mu znaną miejscowość podmiejską.

— Wezmy, na przykład Rublewo... Czy nie wiecie, co to za miejscowość?

Pierwszy raz o niej słyszę, Włodzimierzu Iljiczu.

Urodziłem się w Petersburgu i nigdy przedtem nie przebywałem w Moskwie, nie zdążyłem więc jeszcze zapoznać się z jej okolicami.

— Aha, nie znacie tej miejscowości? No tym lepiej. Zapoznamy się z nią teraz.

Wyjeżdżaliśmy tak na los szczęścia, na odległość 50 — 60 km od Moskwy

Jeśli to był okres wiosenny — urządzaliśmy polowanie na słomki i głuszce. W lecie przeważnie kąpaliśmy się, wędrowali po lasach, odpoczywali na trawie zbierali grzyby. Z nastaniem jesieni znowu zajmowaliśmy się polowaniem na cietrzewie i zające.

W zimie Włodzimierz Iljicz najbardziej lubiał odpoczywać na świeżym powietrzu. Wszystkie niedzielę Iljicz spędzał w saniach motorowych, na nartach i polowaniu

Ktoś pisał że Lenin był nieświetnym myśliwym i że rzadko trafiał do celu. To nieprawda, Włodzimierz Iljicz polował znakomicie i znał wszystkie arkana myśliwskiego kunsztu. Umiał jak należy podejść do tej lub innej zwierzyny czy ptaka wiedział, w którym momencie trzeba strzelać i kiedy spuszczać psa ze smyczy. Umiał według słońca określać kierunek i nigdy nie posługował się kompasem. W nieznanej, lesistej miejscowości Iljicz orientował się według drzew, jak doświadczony myśliwy.

Pewnego razu jakoś wykombinowałem sobie, że trzeba zaangażować strzelca - specjalistę, aby pomagał Włodimierzowi Iljiczowi w czasie polowania. Nawiasem mówiąc strzelec ten miał również spełniać funkcję drugiego szofera.

— Czy to prawda, że Wam potrzebny jest pomocnik? — zapytał mnie Włodzimierz Iljicz i żartobliwie zmrużył oczy. — Jeśli jednak chcecie go wziąć tylko jako strzelca, to zakazuje wam tego.

— Ale gdzie tam, Włodzimierzu Iljiczu, potrzebny mi jest pomocnik w garażu.

— No, dobrze, bierzcie go sobie.

Od tego czasu towarzyszył Leninowi na polowaniach strzelec Pleszakow, który umiał świetnie organizować polowania. Iljicz wysoko cenił kunszt myśliwski Pleszakowa i nigdy nie sprzeciwiał się jego propozycjom.

Włodzimierz Iljicz bardzo lubił sam przebieg polowania długie wędrówki przez las, świeże powietrze. Zdobycz myśliwska nie była dla niego celem, lecz rezultatem polowania. Często polecał mi, aby całą upolowaną dziczyznę oddać znajomym towarzyszom pracy.

— Zróbcie to dyskretnie — pouczał mnie Włodzimierz Iljicz. — zadzwońcie, a gdy Wam otworzą nic nie mówicie, tylko zostawcie ptactwo w przedpokoju i zaraz znikajcie. Rozumiecie?

Jeśli w czasie polowania ktoś się do nas przyłączył, Iljicz zwykle stawiał warunki:

— Żeby tylko nie było anarchii! Wszyscy są zobowiązani podporządkować się Pleszakowi, a wy, towarzyszu Pleszakow, obejmujcie komendę, wydawajcie rozkazy, nie krępujcie się!

Włodzimierz Iljicz bardzo lubił przyjeżdżać do miejscowości Zawidowo. Tutaj, w odległości 100 km od Moskwy znajdowały się niegdyś dobra wielkiego obszarnika. Polowaniem kierował starszy strzelec Poroszyn. Lenin z młodzieńczym zapałem upajał się wielkimi łowami z udziałem dojeżdżaczy i gończych psów. Ale jechać do Zawidowa trzeba było dość długo i dlatego Włodzimierz Iljicz był tam zaledwie kilka razy.

Bardzo interesujące były nasze letnie wyciecki za miasto. Zwykle wyjeżdżaliśmy w sobotę wieczorem a wracaliśmy w poniedziałek rano. Miejscowość wybieraliśmy na chybił trafił, oddaloną i nieznaną.

Zatrzymawszy się w pakiejś zapadłej wioszczynie, Włodzimierz Iljicz szedł zaznajomić się z wieśniakami i szukać noclegu. Od wiosny 1919 r. często towarzyszył Iljiczowi jego brat Dymitr lub siostra Maria. Niekiedy również przyjaciele uczestniczyli w jego wycieczkach.

Ciąg dalszy w numerze następnym.

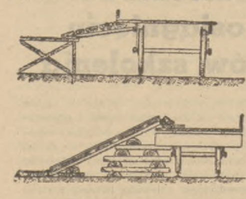
ŁADOWANIE I WYŁADOWANIE TRANSPORTÓW KOLEJOWYCH

Nie wszyscy drogę na obozy letnie odbędziemy „własnym chodem" transportu samochodowego. Wielu z nas oczekuje przewóz kolejowy a więc i na tę ewentualność musimy być wszechstronnie przygotowani.

Do momentu załadowania na transport wykonujemy tę samą pracę jak gdyby oczekiwał nas normalny przewóz, a więc przegląd samochodu przed wyjazdem, zbiórka i rozwinięcie się w kolumnę marszową celem przemarszu na stację itp.

Oczekuje nas jednakże uprzednie już przygotowanie środków pomocniczych, które ułatwią za i wyładowanie oraz zabezpiecza nasze samochody podczas transportu.

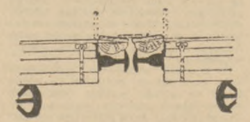
Do środków tych należą:
kliny do klinowania kół, druty do przywiązywania boków nadwozia do wagonów, ramy mocujące mostki międzywagonowe oraz materiał na rampy.



Rampy polowe

Budowę ramp pomocniczych, które stosujemy w wypadku braku normalnej kolejowej rampy załadowczej oraz mostków między wagonowych pokazują załączone rysunki.

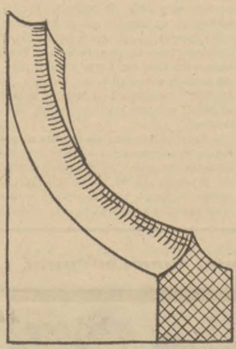
Na platformy kolejowe wjeżdżamy bądź z boku bądź też w wypadku zastosowania mostków między wagonowych



Mostek międzywagonowy

poruszamy się wzdłuż transportu aż do wyznaczonego dla naszego samochodu miejsca. Przy wjeździe na rampę i skolei na platformę należy unikać wjeżdżania tylnim biegiem.

Wjazd winien odbywać się na niskiej przekładni. Nie wolno raptownie dodawać gazu, należy również unikać jakichkolwiek skrętów kołami samochodu. Kierowca winien bacznie zwracać uwagę na znaki dawane mu przez kierującego wjazdem na wagony, w przeciwnym bowiem wypadku mając z kabiny samochodu ograniczoną widzialność łatwo spowodować wypadek.



Klin do mocowania podwójnych kół

Po załadowaniu samochodu z kolei przystępujemy do ich zamocowania podkładając pod koła pokazane na rysunku kliny bądź też specjalne ramy, boki nadwozia przymocowywujemy zaś dodatkowo drutami do boków wagonu.

Po władowaniu samochodów i ich umocowaniu demontujemy mostki międzywagonowe, mocujemy ściany boczne platform i przykrywamy samochody brezentem. Brezenty naciągamy jak najsilniej tak, by powstał pewien rodzaj dachu, z którego woda deszczowa będzie mogła łatwo spływać.

Na zakończenie zabezpieczamy opony przed szkodliwym działaniem słońca oraz gdyby przemarsz miał trwać kilka dni, opróżniamy chłodnice i zbiorniki benzyny.

Specjalna odpowiedzialność ciąży ponadto na kierowcach wyznaczonych do pełnienia dyżurów. Obowiązkiem ich jest sprawdzanie stanu ogumienia oraz baczny dogląd na umocowanie samochodów.

Dążymy do ułatwienia jazdy

Często zdarza się, że do warsztatu naprawczego zgłasza się kierowca, celem usunięcia poważnego niedomagania: przy wyższych szybkościach przednie koła jego wozu dostają „shimmy".

Zespół monterów zabiera się do szczegółowych badań. Po podniesieniu przodu sprawdza się najpierw amortyzatory. Okazuje się, że są one w porządku. W dalszym ciągu kontroli podlegają sworznie zwrotnic i drążki kierownicze, następuje ustawienie luzu łożysk w piastach obu kół, sprawdzenie zbieżności i kąta nachylenia zwrotnic. Na zakończenie tych prac odbywa się próbną jazdę i niestety.. koła dalej „tańczą". Oczywiście znów tylko przy wyższych szybkościach. Jako jeszcze jeden punkt ewentualnego wyszukania przyczyny, zamienia się koła przednie na tylne. Ponowna jazda próbna i... „shimmy" zniknęło. Dowodzi to bezspornie, że jedno lub oba koła przednie, nie miały należytej równowagi, czyli nie były statycznie wyważone.

Jak więc należy uniknąć podobnych niespodzianek? Otóż koło poruszone ręką, oczywiście po uprzednim podniesieniu wozu, winno obracać się równo i zatrzymywać w każdym dowolnym miejscu. Fakt zatrzymania się i powrócenie jakimś punktem na dół, np. zaworkiem lub łatką po wulkanizacji, świadczy o braku statycznej równowagi. Należy więc starać się o takie rozłożenie ciężarów na obwodzie, czy to opony czy obręczy, by znosiły się one wzajemnie. To znaczy, że np. nieduży punkt po wulkanizacji winien być umieszczony dokładnie naprzeciwko zaworka dętki o 180°. Jeżeli łatka jest cięższa o parę gramów, to można, na zaworek „dołożyć trochę wagi" przez oblanie kapturka ołowiem. Gdyby i to nie dało wyniku, można wewnątrz opony, naprzeciw miejsca wulkanizowanego, dać odpowiedniej wagi wkładkę gumową. Ostatecznym i powszechnie stosowanym sposobem w sporcie jest wyważenie kół przez przykręcanie do krawędzi wewnętrznej obręczy, ciężarków w postaci kawałków płaskownika żelaznego lub ołowianego. Przy kołach szprychowych wystarcza w zupełności obwiązanie końca szprychy drutem ołowianym. Koła wyważone po wulkanizacji winny być używane tylko jako zapasowe.

G. B.

Z podstaw fizyki

Chcąc doprowadzić do właściwego zrozumienia niektórych pojęć z dziedziny fizyki, mających „zastosowanie" w naszych samochodziarskich sprawach, jak szybkość, tarcie, opór toczenia, przyczepność kół itp. Redakcja „ZK" uruchamia kącik popularnych informacji z podstaw fizyki. W dziale tym znajdą Czytelnicy proste wyjaśnienia oraz zasadnicze wzory dotyczące bądź pośrednio, bądź bezpośrednio, wiadomości z dziedziny samochodowo-motocyklowej.

I. RUCH

Szybkość pojazdu odczytujemy na szybkościomierzu i rozumiemy przez nią przebytą drogę w jednostce czasu. W dziedzinie ruchu kołowego jak i transportu powietrznego, szybkość określamy w kilometrach na godzinę (km/godz.). Ruch poszczególnych części maszyn lub ich zespołów podajemy w metrach na minutę (m/min.) lub w metrach na sekundę (m./sek.). Aby więc obliczyć szybkość pojazdu czy części maszyny, musimy znać dokładnie drogę jaką ten pojazd lub część przebyła w pewnym określonym czasie. Np. samochód osobowy poruszający się ze stałą szybkością, na przebycie drogi wynoszącej 100 metrów potrzebuje 4 sekundy.

Obliczamy z tego 4 sek. = 100 m. 1 sek. = 100:4 = 25 m., czyli w minucie = 25 × 60 sek. = 1.500 m a w godzinie 1.500 m × 60 min. = 90.000 m.

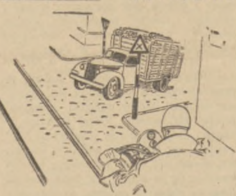
A więc szybkość tego samochodu wynosi 90 km/godz.

Celem ułatwienia tego prostego rachunku po otrzymaniu szybkości w m./sek. wystarczy wyniki pomnożyć przez 3.600 sek. i otrzymamy w jednym działaniu szybkość w km/godz. zamiast najpierw na minutę a później na godzinę.

Ostatecznie zapamiętamy, że chcąc znaleźć szybkość pojazdu musimy drogę podzielić przez czas w jakim została ona przebyta.

Szybkość = droga: czas. Zastępując to odpowiednimi literami otrzymujemy równanie v = s:t, gdzie szybkość oznaczona jest przez v, droga przez s, czas przez t.

UWAGA! JEDŹ OSTROŻNIE



Jeżeli jedziesz ulicą główną, to nie jesteś upoważniony do całkowitego lekceważenia skrzyżowań. Pomimo, że nadjeżdżający z prawej lub z lewej, powinien przed wjazdem na ulicę oznaczoną, zatrzymać się, może zdarzyć się i w takim punkcie wypadek, gdy nie będziesz zachowywał ostrożności, obowiązującej każdego kierowcę przy przejeżdżaniu skrzyżowań.



Pamiętaj! Twoja umiejętność jazdy nie zawsze wyratuje Cię z takiej sytuacji, gdy inny przekraczając przepisy zagrozi Twemu życiu. A więc ostrożność przede wszystkim! Szybkość Twego motocykla pozwoli Ci na wyprzedzenie samochodu osobowego w bezpiecznejszym miejscu niż wzniesienie. Zdając egzamin na prawo jazdy, wiedziałeś doskonale, że nie wolno wyprzedzać:

1. Jeżeli przed pojazdem wyprzedzanym nie ma dostatecznej postrzeni wolnej lub jeżeli z przeciwnej strony nadjeżdża inny pojazd.
2. Jeżeli droga nie jest widoczna na dalszą odległość (podczas mgły, kurzu, na wzniesieniu, w zakrętach).
3. Przed przystankami tramwajów i kolei, gdy na przystanku stoi tramwaj lub pociąg.
4. Na przejazdach kolejowych.
5. Wszędzie tam, gdzie stoją znaki zakazujące wyprzedzania.

Ostrożnie na zakrętach

Czy wiesz, że zdjęcia tego rozbitego wozu, jaki to był wypadek? Trochę trudno jest się zorientować, więc pomożemy Ci.

Ta duża limuzyna, o bardzo wytrzymałym nadwoziu, mając 6 osób wewnątrz, jechała górską drogą, prowadzona przez młodego kierowcę. Nawierzchnia szutrowa, z łupanego kamienia, pokrywała twarde podłoże drogi, kilkucentymetrową warstwą. Samochód jechał pod górę odcinkiem drogi, obfitującym w zakręty. Szerokość od 5 do 7 metrów wymagała ostrożnej jazdy, tymbardziej, że ślady kół samochodów często jeżdżących tą trasą, ułożyły jakby dwie koleiny zaopatrzone po zewnętrznej stronie, w zakrętach, dość wysokim (około 10 — 12 cm) garbem luźnego szutru. Kierowca wozu, dojeżdżając do zakrętu w prawo gdzie od wewnętrznej strony miał górę o prostopadłej ścianie, a od zewnętrznej strony, zbocze około 30 metrów długie, widział jadące w tym samym kierunku fury góralskie z drzewem. Łamiąc zakaz wyprzedzania na zakręcie (w dodatku niewidocznym) mocno sygnalizując, zaczął wyprzedzać sznur wozów konnych.

I cóż się stało? Ciężki wóz, dający teoretycznie pewność bezpiecznej jazdy, przeszedł lewymi kołami poza ten usypany wskutek siły odśrodkowej, garb szutru po zewnętrznej stronie koleiny. Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie to, że jedna fura jechała trochę bardziej po środku drogi niż inne, które trzymały się prawej strony. Kierowca wyprostował trochę zakręt i w tym momencie prawe koła wozu wjechały na garb szutrowy. Reszta trwała ułamki sekund. Pomimo niewielkiej szybkości około 35 — 40 km/godz., ciężki wóz momentalnie przesunął się na garbie szutrowym o 30 — 40 cm. w lewo. Kierowca skręcił mocno w prawo, ale było już za późno. Tylne lewe koło było już poza krawędzią drogi. W tej sytuacji wóz obsunął się najpierw tyłem, a później przodem, przewracając się przez lewy bok na dach. 30-metrowe zbocze pokryte trawą i małymi krzakami, wóz przejechał na dachu i zatrzymał się w małym potoczku płynącym poniżej. Kierowca i dwóch pasażerów (siedzący najbliżej lewego boku) odniósł ciężkie obrażenia, wskutek których, kierowca po 3 dniach zmarł. Reszta osób odniosła rany. Samochód jak widać wymaga dość kosztownej naprawy z częściową wymianą nadwozia.



Tak więc, chęć zaoszczędzenia jednej lub dwóch minut czasu na jazdę za wozami do prostego odcinka, kosztowała życie kierowcy, zranienie pięciu osób i zniszczenie wozu.

Pamiętaj! Gdy jesteś bez samochodu, to śpieszysz się znacznie mniej — Gdy jedziesz wozem to właśnie oszczędzasz czas, ale nie chciej oszczędzać go za dużo, gdyż to kosztuje życie i mienie. Co dadzą Ci te dwie minuty? Czas na papierosa? I tak go wypalisz po jeździe.

Pamiętaj!

Do celu dojeżdża ten, kto jedzie zgodnie z przepisami i rozsądkiem. Śpiesz się powoli!

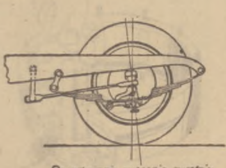
Z.

×

Obsługa i uszkodzenia kierownicy

Ponieważ od bezbłędnego funkcjonowania kierownicy zależy bezpieczeństwo i życie jadących, jak i znajdujących się na drodze największą troską i opieką kierowcy winna być właśnie skierowana na mechanizm kierownicy.

Aby lepiej zrozumieć celowość pewnych zabiegów konserwacyjnych, przypomnijmy sobie parę zasadniczych wiadomości o kierownicy. Sądzę, że wszyscy wiemy dokładnie na jakich zasadach koła przednie samochodu mogą się zwracać w prawo czy w lewo, tak przy osi „sztywnej" jak i niezależnym zawieszeniu, powtórzmy sobie parę wiadomości o znaczeniu właściwego ustawienia osi i kół przednich.

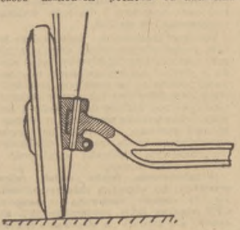


Przodowanie sworznia zwrotnicy

Zasadę konstrukcji systemów kierowniczych jest umożliwienie łatwego skrętu, samoczynnego powrotu kół na środek i utrzymanie położenia środkowego bez dużego wysiłku kierowcy. Te punkty niezmienne we wszystkich samochodach możemy „przełożyć" na bardziej techniczny język, a więc w nowoczesnym systemie kierowniczym powinno istnieć: odpowiednie przodownie sworznie zwrotnic, rozchylenie sworzni dołem na zewnątrz i wykorzystanie siły żyroskopowej kół. Te, może trochę niejasne terminy dadzą się łatwo zrozumieć, gdy rozpatrzymy je w kolejności. A więc przodowanie sworzni, to znaczy że dolne końce sworzni zwrotnic winny być bardziej wysunięte do przodu, niż ich końce górne. Czyli sworznie nie mogą stać pionowo lecz muszą być górą przechylone w tył a dołem wysunięte w przód. Jaśniej, gdybyśmy patrząc na wóz z boku, przeprowadzili linę przedłużenie sworznia to punkt jej styczności z ziemią wypadłby przed punktem styczności opony z nawierzchnią. Czyli ustawienie takie powoduje iż koła skręcone tak mają tendencję do przewrócenia w położenie środkowe. Drugi punkt, to rozchylenie sworzni dołem na zewnątrz. Patrząc z przodu na wóz widzimy, że sworznie swymi dolnymi końcami są rozchylone a górnymi zbliżają się do siebie. Celem takiego ustawienia jest znów zmuszenie kół do powrotu ze skrętu na środek. W tym przypadku spowodowane to będzie działaniem ciężaru wozu który przy skręceniu kół podnosi się przodem minimalnie do góry, właśnie wskutek nachylenia sworzni.

Trzeci punkt to siła żyroskopowa. Polega ona na tym, że koło posiadające dość znaczny ciężar i obracające się ze stosunkowo dużymi obrotami ma tendencję do zachowania swego położenia i nie daje się łatwo wychylić z płaszczyzny obrotu. Pomaga to więc w samoutrzymaniu kierunku na wprost, ale przeszkadza przy skręcaniu. Ostatnim punktem wynikającym z konstrukcji (indywidualnie dla każdego wozu) jest konieczność utrzymywania zbieżności kół. Znaczy to, że koła przednie nie mogą stać do siebie równolegle, tylko zbieżnie. Gdybyśmy więc do powierzchni bocznej kół przyłożyli dwie długie linie proste, to w odległości przed kilkunastu metrów wozem powinny one się przeciąć. Pdkreślamy, że ustawienie zbieżności kół, a więc to co kierowca czy mechanik może zmienić, jest zupełnie indywidualne dla danego typu wozu i winno być zgodne tylko z zaleceniami wytwórni.

Przechodząc obecnie do obsługi i uszkodzeń kierownicy, musimy stwierdzić że oś „sztywna" nie wymaga zasadniczo żadnej pielęgnacji owrócz czyszczenia i malowania miejsc pozbawionych farby ochronnej. Wygięcie lub złamanie osi przedniej, może być tylko konsekwencją jakiegoś wypadku lub (bardzo rzadko) nieobliczalnego preciążenia wozu. Większość uszkodzeń pochodzi od uderzenia



Nachylenie sworznia zwrotnicy

kołem w krawężnik, co w niektórych wypadkach może spowodować skrzywienie zwrotnicy, drążka poprzecznego a nawet osi. Rezultatem tego jest bardzo ciężkie kierowanie i niezgodność zbieżności, przodowania i nachylenia (karosarzu) kół przednich. Zdarza się również, ze uderzenie kołem w przeszkodę, może spowodować uszkodzenie ślimaka i w konsekwencji zacinanie się systemu kierowniczego. Ponieważ złe ustawienie kół powoduje w dużym stopniu przyspieszone zużycie ugumienia, należy dość często kontrolować w szczególności zbieżność i nachylenie. Przy okazji kontrola winna obejmować stan łożysk oporowych i sworzni zwrotnicy. Nieodpowiednia zbieżność kół może powstać wskutek wygięcia drążka poprzecznego, lub wyrobienia jego przegubów kulowych. Zmienione nachylenie może być rezultatem zgiętej osi, uszkodzonej zwrotnicy lub wygiętego czopa piasty koła. Wygięte często w takich wypadkach, ramię kierownicy powoduje nierówną wielkość skrętu w prawo i w lewo.

Martwy ruch koła kierowniczego, zwany popularnie luzem nie jest wielką usterką, wymaga jednak bezwzględnie odpowiedniego wyregulowania. Zależnie od rodzaju i budowy systemu kierowniczego, należy postępować przy kasowaniu luzu zgodnie z instrukcją i zaleceniami wytwórni. Nie zmniejszony w porę luz kierownicy powoduje szybkie wyrabianie się ślimaka i przegubów kulowych a więc zagraża bezpieczeństwu.

Smarowanie systemu kierowniczego powinno odbywać się zgodnie z instrukcją fabryczną dla każdego wozu. Przy smarowaniu praską pod ciśnieniem, trzeba pamiętać, że efektowne smarowanie ma miejsce wtedy, gdy zużyty smar zostaje wypchnięty przez wtłaczanie, nowego.

Radzieckie samochody elektryczne

Instytut samochodowy NAMI skonstruował dwa modele samochodów o napędzie bateryjno-elektrycznym, furgony o małych wymiarach, przeznaczone do rozwozu poczty i drobnicy w dużych miastach. Samochody o których mowa to „NAMI — 750" o ładowności ½ tony i „NAMI — 751" o ładowności 1½ tony. Samochody zostały zaopatrzone w silniki elektryczne oraz lekkie akumulatory w bakelitowych oprawkach. Celem zabezpieczenia ich od wstrząsów, zastosowano miękkie zawieszenie podwozia i ogumienie balonowe o niskim ciśnieniu.

W kabinie kierowcy znajdują się 2 pedały: ruchu i hamowania (hamulce hydrauliczne i elektryczne), oraz dźwignia zmiany kierunku jazdy i dźwignia ręcznego hamulca, oprócz kierownicy.

Samochód nie posiada przekładni różnicowej, albowiem rolę jej spełniają dwa silniki elektryczne, napędzający każdy 1 koło tylne. Są one umocowane nad belką tylnej osi do specjalnej ramy poprzecznej. Wał przegubowy i zębata przekładnia redukcyjna przenoszą napęd od silnika na koło.

CECHY CHARAKTERYSTYCZNE

Wymiary samochodu	NAMI: 750	751
długość mm	4040	4460
wysokość mm	1620	1930
szerokość mm	1850	2000
ciężar własny kg	1766	2639
szybkość maks. km/godz.	33	33
dł. jazdy na 1 akumul. km	55	70
pojemność akumulatorów Ah	200	300
napięcie v	80	84
moc silników napędowych KW	2,85	4
ilość obrotów na minutę	2100	1660
zużycie energii el. kW/t. km	102	92

Doświadczenie eksploatacyjne wykazało, że samochody elektryczne w ruchu miejskim są ekonomiczniejsze od benzynowych o 15 — 20%.

W.

Mała encyklopedia kierowcy

Listy naszych czytelników z zapytaniami dotyczącymi nie tylko ścisłych samochodziarskich zagadnień, ale również pragnących wyjaśnień wielu spraw związanych pośrednio z motoryzacją, naprowadziły Redakcję „Za Kierownicą" na myśl wprowadzenia stałego działu „Małej encyklopedii kierowcy".

Amortyzator.

Celem uniemożliwienia gwałtownego rozprężania się ugiętego resoru lub ściśniętej sprężyny czy naprężonego drążka skrętnego, co podczas resorowania powoduje zanikające „huśtanie się" całego wozu, stosuje się urządzenie zwane amortyzatorami. Działanie ich oparte jest na oporze jaki daje przetłaczanie cieczy przez małe otworki lub na działanie wielu tarczek ferodowych trących o siebie. Rozróżniamy amortyzatory o działaniu dwu lub jednostronnym.

Oprócz normalnie stosowanych amortyzatorów, w ostatnich latach coraz częściej znajdują zastosowanie amortyzatory teleskopowe.

Autobus — samochód fabrycznie przeznaczony do przewożenia pasażerów. Nazwa pochodzi ze słowa auto i bus (co po angielsku oznacza właśnie autobus).

Amperomierz — wskaźnik natężenia prądu, którego jednostką jest Amper (A). Przez natężenie prądu rozumiemy ilość elektryczności, przepływającej w jednej sekundzie przez przekrój przewodnika.

Alkohol — produkt powstający z fermentacji substancji pochodzenia roślinnego lub otrzymywany drogą procesu syntetycznego. Odznacza się niską temperaturą zamarzania (— 114°C) ciężar właściwy 0,8 wartość opałowa 6.000 kal. wielkich. Zmieszany z benzyną w odpowiednim stosunku polepsza znacznie właściwości paliwa. Wytrzymuje wysokie sprężanie i znaczne temperatury.

„Stetysz" i ... „Star"

Na rogu Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich na sygnale świetlnym zabłysło czerwone światło. Cały tłum stoi na skraju chodnika, a jezdnią sunie potok samochodów. Małe Skody zręcznie wynajdują luki wśród wielkich, ciężarowych samochodów. Szybko przejechała „Pobieda", tuż za nią przesunął się „Star 20". Czarne Chevrolety dostojnie mijały narożnik chodnika, za nimi ZIS'y, STAR'y i Tatry.

Znowu zabłysło zielone światło. Samochody znikły z jezdni, a fala ludzka szybko przechodziła na drugą stronę.

W tym miejscu, na rogu Marszałkowskiej i Alej zawsze był duży ruch. I przed wojną trzeba było czekać nieraz parę minut na przejście. Ale wśród pędzących wówczas samochodów tylko bardzo rzadko widziało się czeski wóz. Polskiego i radzieckiego nie było tam wcale. Jechały amerykańskie, angielskie, francuskie i niemieckie maszyny sprowadzane za cenne dewizy. Zresztą jeździło ich w całej Polsce, w dobie t. zw. „prosperity" w 1928 r. zaledwie 36 tysięcy, później liczba ta, gdy zwiększył się kryzys, spadła prawie do połowy.

Przez 20 lat drugiej niepodległości Polska ne mogła jakoś zdobyć się na własną fabrykę samochodów. Wszelkie nieśmiałe próby kończyły się zawsze niepowodzeniem. Pamiętam gdy skonstruowano samochód „Stetysz". Zrobiono zaledwie 6, czy 7 sztuk. Konstruktorzy i fabryka zostały jednak szybko wykupione przez koncern „Fiata", a produkcję natychmiast zamknięto. Polska została na jakichś tajnych naradach przydzielona pewnym koncernom zagranicznym jako rynek zbytu i koncerny te pilnowały, ażeby nigdy żaden samochód nie był w Polsce produkowany. Sąsiednia Czechosłowacja miała wprawdzie parę fabryk samochodów, ale samochody te były tylko z nazwy czeskie. Akcje „Skody", „Tatry" czy „Aero" znajdowały się bowiem w pancernych kasach międzynarodowych banków. Produkcja tych fabryk była tak nastawiona, żeby nie mogły one stanowić jakiejkolwiek poważniejszej konkurencji dla wielkich koncernów.

Takie było żelazne prawo kapitału. Wszystko było z góry przekalkulowane, wszystko przewidziane. W rachunkach jednak popełniono zasadniczy błąd. Liczono tylko na złoto, a nie liczono na człowieka. Dlatego właśnie przeliczono się! Dlatego dzisiaj ulicami Warszawy suną jeden za drugim wozy czeskie, radzieckie, a coraz częściej między nimi przemknie polski „Star 20". Przemysł przestał być monopolem kapitału, stał się własnością całego narodu.

„Stetyszów" wyprodukowano zaledwie 6 sztuk. Samochód „Star 20" liczymy już na tysiące. Niedługo, gdy staniemy na tym ruchliwym skrzyżowaniu Marszałkowskiej z Al. Jerozolimskimi, to co drugi, mijający nas samochód będzie miał polską markę i będzie polskim nie tylko z nazwy, jak to było przed wojną.

Długa była droga od „Stetysza" do „Star 20" ale mamy ją już poza sobą.

Nowe modele motocykla „CZ"

Zakłady przemysłowe „Ceska Zbrojovka" wyprodukowały nowe modele motocykla „CZ", a mianowicie: „CZ 150 C", „CZ 125 C" oraz trzykołową rikszę motorową, przeznaczoną specjalnie na eksport. Silnik motocykla „CZ 150 C" stanowi zupełnie nową konstrukcję. Jeśli chodzi o dane techniczne, to silnik jednocylindrowy, dwusuwowy, o pojemności 148 cm^3 daje moc 5,75 KM przy 4500 obr/min. Zbiornik benzynowy ma pojemność 11 litrów. Przedni widelec teleskopowy. Maksymalna szybkość motocykla na równinie — 85 km/godz. Motocykl „CZ 125 C" różni się nieznacznie od wyżej scharakteryzowanej maszyny. Moc silnika wynosi 5 KM przy 4500 obr/min. i 5,6 kKM przy 5.800 obr/min. a maksymalna szybkość na równinie — 80 km/godz.

Interesującą konstrukcją jest riksza motorowa, której budowa dojrzała ostatecznie w ciągu roku ubiegłego. Riksza ta, produkowana jest w dwóch odmianach: osobowa i towarowa. Dwa koła tylne są mniejsze od normalnego motocyklowego koła przedniego. Nad tymi właśnie tylnymi kołami zawieszone jest tylne siedzenie w kształcie fotela lub specjalna skrzynia — blaszana lub drewniana — przeznaczona na towar. Riksze towarowe mają dobre możliwości eksportowe wobec dużego zapotrzebowania za granicy na pojazdy tego typu.

(k)

Gaźnik górno i dolnossący

Najczęściej spotykanym rodzajem gaźnika samochodowego, jest gaźnik dolnossący, umieszczony poniżej rury ssącej silnika. Nazwa jego, wypływająca z faktu, że mieszanka zasysana jest od dołu do góry, jest jedynym trafnym i właściwym określeniem. Mając do czynienia z samym gaźnikiem, nie założonym na silniku, możemy się łatwo zorientować, iż jest to typ dolnossący, po tem, że otwory rozpylaczy jak i oprofilowanie gardzieli ssącej gaźnika są skierowane do splanowanej powierzchni, która stykać się będzie z rurą ssącą. Również pokrywa komory pływakowej będzie umieszczona po zgodnej stronie z powierzchnią przykręcenia gaźnika. Po przeciwnej zaś stronie, otwór gardzieli ssącej będzie zakończony wytoczonym okrągłym brzegiem w celu umożliwienia umocowania filtra lub dodatkowej rury do filtra powietrznego.

Gaźnik górnossący, spotykany przeważnie przy silnikach górnozaworowych, stoi nad rurą ssącą i nazwę swą posiada dla tego, że mieszanka jest ssana z góry na dół. Określeniem również całkowicie słusznym jest tu nazwa gaźnika opadowego. Rozpoznanie odłączonego gaźnika, następuje również łatwo, bo pokrywa komory pływakowej jest zwrócona do strony zakończonej podtoczonym brzegiem, do umocowania filtra powietrznego. Umocowanie rozpylaczy wskazuje dokładnie na kierunek strumienia powietrza od brzegu podtoczonego do splanowanej płaszczyzny umocowania na rurze ssącej.

Trzeci rodzaj boczno - ssącego gaźnika (stosowany w motocyklach), wychodzi już prawie całkowicie z użytku samochodowego. Rozpoznanie go jest najłatwiejsze, bo pokrywa komory pływakowej jest ustawiona prostopadle do powierzchni przymocowania do rury ssącej i do podtoczonego brzegu do zamocowania filtra. W takim samym położeniu do obu tych płaszczyzn znajdują się rozpylacze, które przy założeniu gaźnika muszą stać pionowo.

R. I.

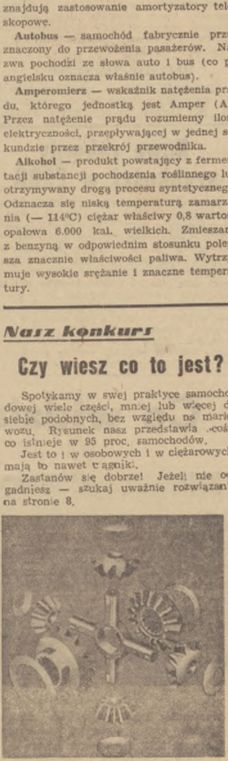
Nasz konkurs

Czy wiesz co to jest?

Spotykamy w swej praktyce samochodowej wiele części, mniej lub więcej do siebie podobnych, bez względu na markę wozu. Rysunek nasz przedstawia „coś", co istnieje w 95 proc. samochodów.

Jest to i w osobowych i w ciężarowych, mają to nawet ciągniki.

Zastanów się dobrze! Jeżeli nie odgadniesz — szukaj uważnie rozwiązania na stronie 8.



Z praktyki motocyklowej

1:20, 1:25 czy 1:50?

Silniki pierwszych motocykli D.K.W. według ówczesnych zaleceń fabrycznych, były smarowane mieszanką w stosunku 1:10. Lata praktyki wykazały niecelowość tego i w rezultacie od około 1920 r. jeździmy na 1:20 do 1:25. I tu wyłania się pytanie czy ten stosunek jest właściwy? Bo przecież są ludzie, którzy jeździli i jeżdżą nadal na mieszance 1:40 czy nawet 1:50 i nie mają w swych silnikach żadnych objawów wcześniejszego zużycia.

Rozpatrzmy więc sprawę odpowiedniego doboru mieszanki dokładnie, a najlepiej w formie artykułu dyskusyjnego.

Przebieg rzeczywistego smarowania części pracujących w silniku dwusuwowym, przy stosowaniu mieszanki paliwa i oleju, jest bardzo nieprzejrzysty i można powiedzieć, że nikt ani nie zmierzył, ani nie widział, co się podczas tego dzieje.

Faktem jest jednak, że w skrzyni korbowej silnika pewna cześć w żadnym razie nie większa część, paliwa ulega odparowaniu Zrozumiałe jest również, że wielkość i powierzchnia kropel paliwa, tworzących zassaną mgłę mieszaniny powietrza — paliwa i oleju, nie bardzo sprzyja temu odparowywaniu. Następuje więc ono właściwie dopiero w momencie derzenia się tych kropli z częściami wewnątrz silnika, ze ścianami skrzyni korbowej wałem, korbowodem itp. W ten sposób krople rozbijają się n a drobniejsze części, powiększając sumaryczną powierzchnię zewnętrzną i pobierając ciepło od rozgrzanych elementów. W momencie tym gdy lżejsze paliwo odparowało, pozostał nieodparowany cięższy olej. Tym więc osiadającym na wszystkim wewnątrz silnika olejem, może być spełnione zadanie smarowania.

Jednakże większa część paliwa ulega odparowaniu dopiero w cylindrze i to właśnie również w momencie zderzenia ze ścianami komory sprężania i z denkiem tłoka elementami najgorętszymi, a więc powodującymi tu wcale niepożądane, a wysokie ilościowo, pozostawianie oleju.

Niewielki zaś procent nieodparowanego oleju przedostaje się wzdłuż ścianek tłoka na gładź cylindrową. Zapytać się można, słusznie czy nagłe odparowanie paliwa w cylindrze i duże osiadanie oleju na gorących ścianach głowicy i powierzchni tłoka, powodujące niebieski kolor wydechu i krustę węglową, nie pochłania ¼ a nawet ½ całej ilości wprowadzonego oleju. Czyli opierając się na przebiegu odparowywania w cylindrze, możemy dojść do słusznego i technicznie uzasadnionego wniosku że czym więcej oleju ma osiąść w skrzyni korbowej, to musi ona być gorętsza Oznacza to więc że trzeba używać mieszanki o mniejszej zawartości oleju, bo potrzebujemy go w skrzyni korbowej a nie w głowicy lub w rurach wydechowych. Aby poprzeć to doświadczeniami z praktyki wystarczy podać, że fabryka DKW przy jazdach na długich trasach i z dość znaczną szybkością stosowała właśnie dla swych badanych w różnych warunkach motocykli, mieszankę od 1:40 do 1:50.

Jeżeli kierowca dbał o to aby zimny silnik możliwie szybko rozgrzać, nie musiał nawet obawiać się, że ta ilość oleju będzie za mała w paru pierwszych minutach pracy po uruchomieniu. W żadnym jednak wypadku nie wolno takiej mieszanki stosować do jazdy miejskiej, gdzie praktycznie biorąc silnik nie może być całkowicie rozgrzany i dla tego wymaga smarowania 1:20 do 1:25.

Tak więc smarowanie wału i jego łożysk wcale nie jest lepsze przy 1:10 niż przy 1:20 lub 1:40. Efektywnie, jeżeli chodzi o wnętrze komory sprężenia, to stosowanie mieszanki o mniejszej zawartości oleju daje całkowicie lub prawie całkowicie czystą powierchnię denka tłoka i głowicy i równocześnie pierścienie, a w szczególności pierwszy, nie posiadają rowka wypełnionego krustą węglową, dzieki czemu zachowują całkowitą sprężystość i zdolność uszczelniania.

W zakończeniu trzeba dodać, celem przestrogi dla chętnych eksperymentowania, że obecnie stosowana w pompach CPN benzyna BAB, zawierające 20% alkoholu, nie zezwala na stosowanie takiego zmniejszania dodatku oleju do paliwa. Powód leży w tem, że ani benzol, ani czysta benzyna nie posiadają takich właściwości rozcieńczania oleju i spłókiwania go ze ścianek części silnika, jak właśnie alkohol. Doświadczalnie dobrać stosunek mieszanki jest najprościej, przez obserwowanie wydechu. Nie przynosi żadnego efektu dla silnika smarowanie powodujące niebieskie kłęby dymu z tłumików jak i odwrotnie, przy mieszance alkoholowej szkodliwy jest brak jakiegokolwiek zabarwienia gazów spalinowych. Przy średniej szybkości, tuż za tłumikiem na przestrzeni nie większej niż 30 — 40 cm winien tworzyć się stały „języczek" lekko niebieskich gazów spalinowych, wtedy stosunek mieszanki jest odpowiednio dobrany.

R.

Co wpływa na zużycie ogumienia

(Ciąg dalszy)

Okres obozów letnich, a więc masowej koncentracji samochodów, jest najbardziej sprzyjającą porą wymiany doświadczeń między kierowcami i warsztatowcami. Kontynuujemy więc zaznajamianie samochodziarzy z kwestią zużywania ogumienia.

Po rozpatrzeniu wpływu temperatury, szybkości jazdy i stanu opony na zużycie (co przeprowadziliśmy w Nr 7 „Za Kierownicą") przechodzimy do punktu następnego, którym jest

CISNIENIE POWIETRZA W DĘTCE.

Zbyt wysokie ciśnienie powietrza działa szkodliwie na osnowę, naprężając za bardzo jej nitki, czym naturalnie powoduje szybsze jej zużycie. Ponadto zmniejsza powierzchnię styczności opony z jezdnią, a więc podwyższa nacisk jednostkowy, według którego wzrasta prawie proporcjonalnie zużycie opony.

Zbyt niskie ciśnienie jest jeszcze bardziej szkodliwe, gdyż wskutek większego uginania opony powstają dość znaczne temperatury wewnętrzne, prowadzące do osłabienia spoistości podkładu i skrócenia żywotności nitek osnowy.

MATERIAŁ NAWIERZCHNI

Zależność stopnia zużycia ogumienia od materiału nawierzchni jest zrozumiała, gdyż zachodzi tu w pewnym stopniu ścieranie gumy jak na pilniku. Najniższe zużycie ma miejsce na jezdniach asfaltowych i z kostki drewnianej. Następnie idą nawierzchnie smołowane i betonowe, gdzie zużycie w stosunku do asfaltu jest 1,35 razy większe. Najszybsze ścieranie opon następuje na drogach szutrowych i z kamienia łupanego, dochodząc do 6-krotnie większego, niż na betonie.

STAN NAWIERZCHNI

Podczas jazdy na nowej nawierzchni z kostki kamiennej, zużycie dochodzi do 2-krotnie większego niż na betonie, ale na tej samej nawierzchni po roku lub dwóch wzrośnie jeszcze o 1 do 1,5 razy. Przyczyną tego są drobne odpryski kamieni zalegające powierzchnię jezdni. Również nawierzchnia wyboista lub posiadająca dziury powoduje znacznie większe zużycie wskutek odbijania się kół, a więc przyśpieszania w powietrzu i nagłego zwalniania w momencie styczności z jezdnią.

RODZAJ DRÓG

Drogi górskie o nawierzchni asfaltowej, obfitujące w zakręty i wzniesienia powodują dwukrotnie wyższe zużycie wskutek przyśpieszania i hamowania. Szybkie przejeżdżanie zakrętów działa równie ścierająco na oponę na asfalcie, jak jazda na prostej, po nawierzchni szutrowej.

SPOSÓB JAZDY

Gwałtowne przyśpieszanie, ostre hamowanie, przebywanie zakrętów na za dużych szybkościach, docieranie bokiem opon do krawężników i jazda po szynach tramwajowych, powodują przyśpieszone zużywanie opony (nie tylko bieżnika!).

ZBIEŻNOŚĆ KÓŁ

Zbieżność kół jest doświadczalnie dobraną celem poprawienia bezpieczeństwa i łatwości kierowania, jak również i uniemożliwienia „latania" kół przednich na boki. Nieunikniona tolerancja drążków kierowniczych doprowadzałaby zawsze do rozchylania się kół przednich wskutek oporów toczenia. Aby tego uniknąć, jako środek zaradczy stosuje się zbieżność kół. Nie powinna ona odbiegać od wartości wyznaczonych przez fabrykę, gdyż przekraczanie ich powoduje nadzwyczaj szybkie ścieranie bieżnika kół przednich.

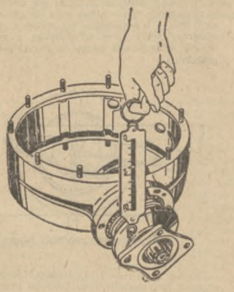
A. Ż.

Nowe rekordy szybkości w ZSRR

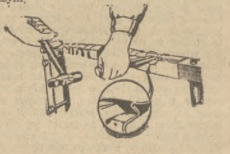
Na szosie mińskiej pod Moskwą przeprowadzono próby szybkości samochdu wyścigwego „Sajlut M", posiadającego silnik o pojemności 310 ccm oraz motocykla M-1-E 125ccm. „Sajlut M" osiągnął szybkość 95,6 km/godz., bijąc w ten sposób rekord z roku 1938, osiągnięty na samochodzie „GAZ-1". Na motocyklu M 1 E osiągnięto przeciętną szybkość 90, 3 km/godz. Samochód „Sajlut" zbudowany został w 1949 r. Karoseria jego odznacza się ścisłym przestrzeganiem linii aerodynamicznych. Mimo małej pojemności silnika samochód ten osiągnął wyższą szybkość, niż dziesięciokrotnie silniejszy oderń GAZ

Obsługa „POBIEDY"

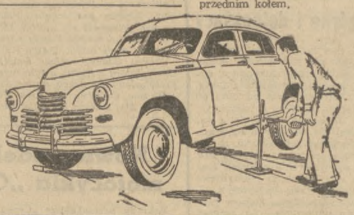
Właściwe sprawdzenie regulacji łożysk trybu atakującego w wyrównywaczu „Pobiedy" odbywa się tylko przy pomocy prostego dynamometru zrobionego z wagi ręcznej. Rozpoczęcie obracania się trybu winno nastąpić przy sile równej od 3,8 do 5,5 kg. Konieczność przekroczenia tej skali wskazuje na za mocne ściśnięcie łożysk stożkowych.



Zdjęcie osłony metalowej resorów tylnych, bądź celem młotkowania ich, bądź wymiany pióra, odbywa się w tym prostym przyrządzie w sposób zupełnie łatwy i nie niszczący osłony. Wykonanie przyrządu pomocniczego jest łatwe i przeprowadzić je można systemem gospodarczym.



Konieczność zmiany koła lub powód do podniesienia wozu, wymaga od nas umiejętnego posługiwania się podnośnikiem. Umiejscowić go należy łapką, chwytającą tuż pod linią styczności obu drzwi. Zabezpieczenie wozu na hamulcu ręcznym jest niewystarczające i dlatego dobrzy kierowcy mają już przygotowane dwa kliny drewniane do podstawienia pod koła przeciwnej strony wozu niż podnoszona. Ułożenie klinów pod jednym kołem z obu stron daje mniejszą pewność bezpieczeństwa niż za tylnym i przed przednim kołem.



Co widzieliśmy w stoisku ZSRR na M.T.P.



Zwolennicy sportu motorowego mieli możność oglądać ostatnie modele motocykli radzieckich: małolitrażowy motocykl KID, dwusuwową 350-tkę do celów sportowych IŻ-350-S z teleskopem i resorowanym tyłem) oraz ciężką 750-kę do wózka M-72.



Nowoczesny trojlebus radzieckiej produkcji nie jest prototopem, lecz jednym z modeli powszechnie używanym w miejskiej komunikacji Moskwy, Leningradu, Kijowa, i innych miast ZSRR. Jego wartość techniczna, tak jak i innych produktów Zw. Radzieckiego, jest bardzo wysoka i została udowodniona wynikami wielu prób eksploatacyjnych i długoletnią żywotnością wozu.



Szczególne zainteresowanie naszych fachowców budowlanych budziły nowoczesne całkowicie zmechanizowane maszyny, które wykonując pracę wielu dziesiątek robotników oszczędzają siły ludzkie, przyspieszając jednocześnie wykonanie planów robót w znacznie krótszym czasie.

Rozmawiamy z Czytelnikami

OBYWATELU REDAKTORZE!

Pragnąc ściślej złączyć się z naszym pismem, postanowiłem je zaprenumerować. Obliczyłem ile kosztuje kwartalna prenumerata i zamiar swój urzeczywistniłem. Do nas bowiem „Za Kierownicą" dochodzi jednak bardzo nieregularnie i w bardzo małej ilości. Z tych powodów brak mi Nr. 6. Bardzo proszę o przysłanie mi tego numeru.

Co do szkolenia, o którym już raz pisałem, to jest u nas kurs prywatny p. Pryńskiego. Sama teoria kosztuje „jedyne 7 tysięcy", a to dla mnie za drogo. Nasza sekcja motocyklowa do tej pory nie wspomniała o szkoleniu. Wiem więc, że tą drogą do celu nie dojdę. Nie pozbyłem się jednak myśli o jeżdżeniu i prawie jazdy. Zapytuję więc, czy w ramach „SP" istnieją kursy, na których młodzież może poznać silnik i nauczyć się jazdy. Słyszałem trochę o różnych kursach prowadzonych przez tę organizację. Myślę więc, że przez „SP" moje marzenia o prawie jazdy spełnią się. Nie wiem czy tytuł jest taki jak powinien, czy list jest „na poziomie", jednak ja z „Za Kierownicą" rozmawiam nie jak z urzędem, ale jak z p r z y j a c i e l e m.

A teraz jeszcze dwie sprawy: pierwsza. Czytałem w „Za Kierownicą" o czeskim piśmie „Motocykl", zapytuję czy pismo to można nabyć w Polsce.

Druga sprawa. Zależy mi na tym ponieważ koledzy nie wiedzą, a ja chciałbym wiedzieć dla siebie i dla nich, jaki jest rekord świata na żużlu.

Pozdrawiam Redakcję

Życzliwy „Norton".

* * *

Drogi Nortonie.

Bardzo nam przyjemnie otrzymywać takie listy, jak Twój. Dziękujemy za zaufanie i sympatię, jakimi obdarzasz nasze wspólne pismo „ZK". Dziwi nas, że dotychczas jeszcze Kluby czy Sekcje Motorowe zrzeszone w PZMot nie przejawiają właściwej działalności na terenie Mińska. Sprawę tą poruszymy w Zarządzie Głównym PZMot. Jeżeli natomiast chodzi o szkolenie zawodowe, to przejęte ono zostało w całym kraju przez Centralny Urząd Szkolenia Zawodowego, który w tej chwili nie posiada jeszcze swojej placówki w Mińsku. Proponujemy ci zwrócić się jeszcze do oddziału Związku Zawodowego Transportowców. Związkowcy często prowadzą kursy kierowców samochodowych. Następne sprawy: czeski dwutygodnik „Motocykl" można zaprenumerować za pośrednictwem Międzynarodowego Klubu Prasy i Książki w Warszawie, pl. Unii Lubelskiej. Światowego rekordu na żużlu nie ma; są jedynie rekordy poszczególnych torów.

Pozdrawiamy Cię i Twoich Kolegów.

Redakcja „ZK".

×

Szanowny Panie Redaktorze!

Czytując od pewnego czasu „Za Kierownicą" zauważyłem, że Redakcja wyczerpująco i uprzejmie odpowiada na listy czytelników. Wobec tego postanowiłem skorzystać z okazji i poprosić o łaskawą odpowiedź na kilka pytań:

1) Posiadam motocykl „TWN" 250 z przepustnicą (dwutłoczkowy z jedną komorą sprężania). Prosiłbym o następujące dane tego motocykla: a) Jaką szybkość (katalogową) rozwija ten typ motocykla? b) Jaki ma stosunek sprężania? c) Typ gaźnika i katalogowe zużycie benzyny? d) Ilość obrotów i stosunek przeniesienia? e) Jaki rodzaj oliwy najlepiej używać do smarowania? (motor ten posiada smarowanie oddzielne), f) czy można i jakie można zastosować przeróbki, by zwiększyć moc silnika i szybkość motocykla?

   Chciałbym się również dowiedzieć, czy zmiana rur wydechowych oryginalnych na rury prowadzone górą ma jakiś wpływ na pracę silnika (inny promień łuku wygięcia).
2) Kto i za jaką cenę ma prawo zakupić przez klub motocykl „Jawa 250" (Sauteżne, oraz czy można nabywać w „Motozbycie" części od tych maszyn i przystosowywać je do innych maszyn np. przednie teleskopy?
3) Czy można i w jaki sposób zaprenumerować sobie „Za Kierownicą" i czy można w Redakcji nabyć poprzednie roczniki pisma?

Życzę Redakcji „Za Kierownicą" dalszej owocnej pracy dla dobra polskiej motoryzacji.

Pozostaję z poważaniem

„Al" — Kraków.

* * *

W odpowiedzi na Pański list, donosimy, że nie posiadamy niestety katalogu technicznego motocykla Triumph 250 z przepustnicą obrotową. Jeżeli chodzi o zmianę rur wydechowych, to specjalnie w tym motocyklu należy przestrzegać, aby ich średnica i długość nie zostały zmienione. Oryginalne tłumiki muszą bezwzględnie zostać i to w tej samej odległości od cylindra (mierząc po rurze) po przed tym.

Wszelkich informacji co do Jaw udzieli Panu Okręgowy Związek Motorowy w Krakowie. Jeżeli chodzi o części lub zespoły, jak wiemy, jeszcze sprawa ta nie jest aktualna. Prenumeratę pisma można załatwić listownie w Administracji — Warszawa ul. Nowowiejska 31.

* * *



ODPOWIEDZI REDAKCJI

M. WALASZCZYK — DMENIN. Stanowisko Wasze co do wartości świadectwa maturalnego jest z gruntu fałszywe. Wykształcenie zawodowe nie zaczyna się i nie kończy tylko na szkołach zawodowych. Wiedza teoretyczna jest równie potrzebna jak i wiadomości praktyczne. Inaczej Wasze marzenia o konstrukcjach motocyklowych pozostaną marzeniami. W Warszawie istnieje Liceum Samochodowe przy ul. Hożej 88.

Dziękuję za życzenia.

St. Z. — Katowice. Poruszony przez Was problem ruchu ulicznego jest niestety dość częstym i smutnym objawem nie tylko w Katowicach. Nieposzanowanie przez kierowców samochodowych pracy fizycznej człowieka pchającego wózek kołowy lub jadącego bagażówką rowerową, jest tak samo nagminne, jak i zupełne lekceważenie pojazdów mniejszych przez większe. Często widzimy i w Warszawie (a może częściej niż w Katowicach) jak GMC z przyczepą lub Skoda — 7 t wymusza pierwszeństwo przejazdu swą wagą i zdolnością zmiażdżenia każdego kto im „zawadza". Kultura jazdy i niepisane przepisy winny dać się ująć w paru zdaniach:

— **Jedź zawsze tak, jakbyś chciał żeby inni jechali.**

— **Pamiętaj, że nie jesteś sam na jezdni.**

— **Ostrożność przede wszystkim.**

Lech W. — Warszawa. Milicjant, który poinformował Was że są pewne samochody którym wolno poruszać się bez numerów rejestracyjnych, z chwilą gdy mu Pan wskazał samochód ciężarowy „Dodge" 3,5 t wprowadził Was w błąd. Przepisy mówią wyraźnie że: „Każdy pojazd dopuszczony do ruchu na drogach publicznych oznaczony jest znakiem rejestracyjnym". Jedynym wyjątkiem jest samochód Prezydenta Rzeczypospolitej, który posiada tylko oznaczenie godłem państwowym i drugi wyjątek to jazda od granicy do najbliższego Urzędu Wojewódzkiego kiedy to nowy samochód z zagranicy może być przeprowadzony po najkrótszej trasie na podstawie kwitu celnego, celem zarejestrowania.

Nie sądzimy więc, aby ten „Dodge" 3,5 t odpowiadał któremuś z tych punktów.

Z. M. — Warszawa. Widocznie ani dyspozytor ruchu ani kierownik transportu ani kierowcy Wojskowego Przedsiębiorstwa Budowlanego w Warszawie przy ul. Al. Niepodległości nie znają przepisów drogowych, jeżeli w godz. 16—18 widział Pan już kilkakrotnie ciągnik „Ursus" ciągnący po 6 pustych przyczep dwuosiowych i to bez numerów rejestracyjnych i oświetlenia.

Wójcik Z. — Lublin. Istotnie w katalogu Jawy z 1947 r. moc silnika 250 ccm podana była jako 9 KM, a w katalogu z 1949 r. jako 8 KM. Jednakże w katalogu z 1947 r. podano moc 9 KM przy 4,250 obr/min, a w katalogu z 1949 r. — moc 8 KM przy 4.000 obr/min Różnica ta może właśnie tłumaczyć brak jednego KM.

Koledze Mazurowi odpowiedź.

OBYWATELU REDAKTORZE.

Jestem stałym czytelnikiem naszego pisma „Za Kierownicą" przeczytałem również list ob. Mazura Adama z Zawiercia — Borowe Pole 36: Jestem członkiem KM Zawiercie od chwili jego powstania. Jest mi wiadomo, że Klub Motocyklowy w Zawierciu urządzał w roku 1938 kursy na prawo jazdy samochodem i motocyklem, w roku 1949 urządził drugi kurs, w którym wzięło udział ponad 40 osób, dla tych którzy odpadli przy pierwszym egzaminie, przeprowadzono wtórny egzamin po 2 miesiącach przyjmując do egzaminu również nowozgłoszonych kandydatów. Prawdopodobnie w bieżącym roku klub nasz również urządzi takie kursy.

Z poważaniem

Szerszeń Bronisław

Organizacja kolumny samochodowej w wyścigach kolarskich

Polska dwa razy do roku organizuje wielkie międzynarodowe wyścigi kolarskie: Warszawa — Praga i Dookoła Polski, które są największymi amatorskimi imprezami sportowymi w Europie. Milionowe tłumy widzów na trasach obserwują jadących kolarzy, dopingują ich i.., denerwują się na samochody towarzyszące wyścigowi, jeżeli wzbijają one w powietrze kurz lub zasłaniają widok. Niejeden z widzów zazdrości pewnie kierowcom wozów, którzy mają możność oglądania całego wyścigu.

Zapewne nikomu nie przychodzi na myśl jak ciężką i odpowiedzialną funkcję spełniają ci ludzie. Zapewne mało kto zdaje sobie sprawę, że od przytomności umysłu kierowcy od szybkiej reakcji zależy życie zawodników. A przecież samochodów z wyścigu nie można usunąć. Sami kolarze nie mogą jechać. Towarzyszyć im muszą sędziowie, dziennikarze, lekarze, mechanicy. Na samochodach musi tuż za zawodnikami jechać zapasowy sprzęt. Samochody wreszcie muszą przewieźć z jednego miasta etapowego do następnego walizy z ubraniem zawodników.

Rekord sprawności kolumny towarzyszącej osiągnięty został w roku ubiegłym w VIII Wyścigu Dookoła Polski. Przy rekordowej liczbie ponad 300 kolarzy i osób towarzyszących kolumna samochodowa składała się zaledwie z 25 wozów. Nieco gorzej sprawa przedstawiała się w tegorocznym Wyścigu Pokoju, kiedy organ zatorzy nie uniknęli zbyt dużej ilości samochodów osobowych i kiedy nie wszyscy kierowcy stanęli na wysokości zadania.

Zresztą trzeba dodać, że „idealny" VIII Wyścig Kolarski Dookoła Polski był po raz trzeci organizowany przez „Czytelnika" i niemal wszyscy kierowcy jechali conajmniej po raz drugi podczas gdy w Wyścigu Warszawa — Praga kierowcy byli przypadkowo dobrani z różnych instytucji M. K.

Kolumna towarzysząca kolarzom składa się z trzech rodzajów pojazdów motocykli, samochodów osobowych i samochodów specjalnych!

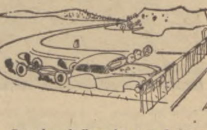
Motocykliści otwierają kolumnę wyścigu, poprzedzani czasem jeszcze przez wóz megafonowy, zapowiadającym zbliżanie się kolarzy. Motocykl pilota utrzymuje zwykle odległość zawodnika ok. 100 m. Następnie wzdłuż rozciągniętej stawki kolarzy porusza się jeden lub dwóch łączników na motocyklach. Mają oni czarne tablice, na których wypisują kredą numery zawodników i w ten sposób podają sędziom i dziennikarzom najważniejsze zdarzenia w czołówce. Za kolarzami jedzie samochód osobowy, głównego sędziego a dalej Komandora wyścigu oraz kilka wozów sędziowskich. Jako następne jadą autobusy prasowe. Dalej samochody z częściami zapasowymi i mechanikami, sanitarka i wreszcie samochód ciężarowy z napisem „Koniec wyścigu". Posterunki zdjąć". Każdy samochód zaopatrzony jest w numer porządkowy i nie ma prawa wychodzić z szyku. Dopiero kiedy kolarze rozciągną się na dłuższej przestrzeni kolumna dzieli się na kilka części które towarzyszą większym grupom. Z zasady jest w takim zgrupowaniu samochód z sędziami, obsługa techniczna i jeden wóz ciężarowy do zbierania wycofujących się zawodników. Sanitarka jedzie wtedy przy końcu kolumny, gdyż właśnie najsłabsi kolarze najczęściej potrzebują pomocy. Oprócz wozów sędziowskich największą swobodę na trasie mają wozy prasowe. Odległość wozu od jadących przed nim kolarzy nie może być mniejsza niż 50 m

Rola kierowcy nie kończy się po przybyciu do miasta etapowego. Musi on jeszcze sprawdzić stan swego wozu, pobrać paliwo na następny dzień i usunąć uszkodzenia. Niejednokrotnie kładzie się on spać późno w nocy.

Jazda z wyścigiem kolarskim jest dla kierowcy nie przyjemnością jak by wielu sądziło, lecz ciężkim egzaminem jego wszechstronnego wyszkolenia machowego.

(Kor.)

DOBRE HAMULCE



— Czy nie mówiłem, że mam doskonałe hamulce!

Jazdy konkursowe egzaminem kierowcy

Już w roku ubiegłym b. Automobilklub Polski przeprowadził — po raz pierwszy zresztą w historii naszego automobilizmu — samochodowe jazdy szkoleniowo-zaprawcze tzw. Jednodniowe Jazdy Konkursowe (w skrócie — JJK). Zdały one bezsprzecznie swój egzamin. A właściwie zdali go startujący w nich zawodowi kierowcy. Udowodnili oni, zarówno malkontentom (twierdzącym, że JJK to przecież nic specjalnie ciekawego), jak i wszystkim zainteresowanym w podniesieniu poziomu techniczno-wyszkoleniowego naszych samochodziarzy, że dobry sportowiec — to wartościowy kierowca. Że ambitny zawodnik — to jednocześnie przodujący pracownik, któremu właśnie sport dopomógł lepiej poznać i ukochać jego warsztat pracy — samochód.

W ten sposób wciągnięci zostali w orbitę sportu motorowego ci, którym się to naprawdę należało: kierowcy zawodowi.

W odróżnieniu od przedwojennych stosunków panujących u nas w tej gałęzi sportu, która dostępna była jedynie pragnącym „motorowego szaleństwa" kapitalistom i wyzyskiwaczom, w imprezach organizowanych przez obecne władze sportu ludowego, Polski Związek Motorowy, znalazły się na starcie liczne rzesze naszych kierowców. Tak została zrealizowana na odcinku motoryzacji uchwała Biura Politycznego KC PZPR w sprawie kultury fizycznej i sportu.

IMPREZA DOSTĘPNA DLA WSZYSTKICH

Ktoś nieznający bliżej charakteru JJK mógłby przypuszczać, że kierowca chcąc wziąć udział w jeździe konkursowej ma zapewne wiele kłopotów zanim znajdzie się na linii startu. Otóż tak nie jest. Słyszałem powiedzenie, że od zawodnika JJK wymagana jest jedynie... znajomość regulaminu. Reszta spraw i czynności to przecież jego zawodowe, codzienne zajęcia.

Samochód na którym startuje jest własnością Państwa, a udział wozów państwowych w JJK zalecił nawet Ob. Premier J. Cyrankiewicz. Kierowca na takim wozie jeździ stale, a więc codzienna konserwacja i utrzymanie decydują o stanie wozu i jego szansach w imprezie. Paliwo również daje instytucja — właściciel samochodu. Reszta zależy od kierowcy, od jego pracy i kwalifikacji zawodowych, od ambicji sportowej, od tego co pokaże między startem, a metą jazdy konkursowej.

AMBICJA SPORTOWA CODZIENNEJ PRACY

Ale wykazać wszystkie zalety wzorowego kierowcy na JJK nie jest bynajmniej łatwo. O ile szybko poszło z otrzymaniem wozu, a więc uzyskania warunków, w jakich jeszcze nigdy nie startowali kierowcy państw kapitalistycznych, to trzeba przyznać że trudniej jest już na trasie i w czasie wykonywania wielu prób technicznych i sportowych. Jeszcze początkowo przy JJK III-ej i II-ej kat., będącymi wstępnymi eliminacjami, znaczna większość kierowców przeszła z wynikami bardzo dobrymi i dobrymi przez wszystkie próby. Trzy dalsze rozgrywki, a więc JJK I kat., JJK Mistrza Okręgu, a wreszcie JJK Mistrza Krajowego wymagać będą naprawdę dużych kwalifikacji zawodowych każdego kierowcy.

Dlaczego zeszłoroczni triumfatorzy jazd konkursowych patrzą z uznaniem na nowicjuszy, startujących w bieżącym sezonie po raz pierwszy. W decydujących spotkaniach wszyscy oni wezmą wspólnie udział, a impreza końcowa wzbudzi napewno wielkie zainteresowanie wśród wszystkich pracowników naszej motoryzacji.

SZEROKIE ZAINTERESOWANIE JJK GWARANCJĄ PODNIESIENIA POZIOMU TECHNICZNEGO KADR

W myśl regulaminów opracowanych przez Główną Komisję Sportowo-Samochodową pierwsza jazda konkursowa kat. III odbyć się miała dnia 23 kwietnia. Niestety nie we wszystkich okręgach zorganizowano te imprezy. 14 maja odbyła się kolejna jazda, a więc JJK II kat., a wreszcie 28 maja JJK I kat. Meldunki z całego kraju potwierdziły jednak bardzo duże zainteresowanie jazdami konkursowymi; tak wśród samych kierowników Wydziału Transportu Samochodowego, a wreszcie całego personelu warsztatowców, mechaników i innych samochodziarzy, którzy gromadnie śledzili szlachetną rywalizację sportową swych kolegów.

Między gęsto rozstawionymi palikami z piskiem opon przejeżdża samochód. To próba zwrotności (patrz rys.). Po próbie przyspieszenia, odbywa się jazda okrężna, na której należy utrzymać się w przepisanej szybkości dla każdej kategorii wozów. Po powrocie znowu próby techniczne: zmiana koła, ogumienie, rozruch silnika itd.

W serdecznej koleżeńskiej atmosferze przebiega JJK.

W wolnych chwilach między próbami odbywa się wymiana wrażeń i doświadczeń kierowców biorących udział w imprezie. Starsi uspakajają młodszych kolegów. — „Dobra jazda nie polega na osiągnięciu dużej szybkości, jedynie łatwiej wtedy o karne punkty" — tłumaczą nowicjuszom zeszłoroczni „jednodniówkarze".

Nabyte doświadczenia przenoszą kierowcy do swej codziennej pracy. Np. taka próba zrywu i hamowania powtarza się wiele razy dziennie na skrzyżowaniach ulic w czasie zwykłej jazdy po mieście. Większa zręczność przy zmianie koła lub ogumienia przydaje się każdemu po złapaniu gwoździa.

W ten sposób przeprowadzana JJK staje się prawdziwym egzaminem kierowcy, jego wysokich kwalifikacji zawodowych. Jest ukoronowaniem codziennego trudu samochodziarza, a wynik zwycięski — nagrodą za wykazanie jego przodownictwa w pracy, tak pod względem kwalifikacji zawodowych, jak i stałej opieki nad powierzonym mu sprzętem.



Doskonały kierowca i entuzjasta sportów motorowych mjr M. Wasilewski, zdobywca wielu nagród sportowych, zapowiada w roku bieżącym start w wojskowych imprezach motorowych w barwach CWKS.



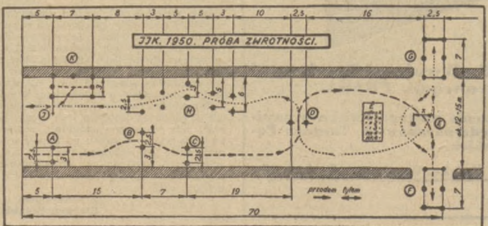
W roku ubiegłym tytuły mistrzów kierownicy w JJK zdobyli: Witkowski Zbigniew z Ministerstwa Oświaty (w środku) — mistrz krajowy, Skoczkowski Zygmunt z Banku Rolnego (z lewej) oraz Gała Tadeusz, Narodowy Bank Polski (z prawej) — obaj wicemistrzowie.



Kierowcy wojskowi już nie jednokrotnie startowali w krajowych imprezach samochodowych. Na zdjęciu: grupa kierowców i mechaników z mjr. Sołowieckim na czele, która uzyskała I miejsce w swej kategorii w raidzie samochodowym.



Przodownik pracy w transporcie Mikołaj Kirkorius jest wielkim zwolennikiem jazd konkursowych. Doświadczenia sportowe, jak twierdzi, pomagają mu w jego pracy zawodowej.



PRÓBA ZWROTNOŚCI

A. Start (linia między osiami) B—C, dwie bramki rozstawione (przelot 2,5 m), D. bramka pośrodku (przelot 2,5 m). E. Słupek przesuwany (objazd z lewej strony słupka). F. boks 7x2,5 m (wjazd przodem poza linię, wyjazd tyłem. G. Boks 7 x 2,5 m (wjazd tyłem, wyjazd przodem. H. alejka bramkowa rozstawiona (przeloty 2,5 m). J. Linia mety (wyjazd poza linię, z powrotem tyłem). K. Park (wjazd tyłem, równe ustawienie wozu).

Prawa i lewa koronka wyrównawcza wraz z krzyżakiem i satelitami. Jest to zespół, który zezwala napędzanym kołom samochodu, obracać się z różną szybkością (np. w zakręcie, gdy koło zewnętrzne zatacza większy łuk, a wewnętrzne mniejszy).

MOTOCYKLIŚCI WOJSKA NA STARCIE

W pierwszej połowie bm. odbyła się w Pile staraniem KS „Włókniarz" na miejscowym stadionie sportowym jazda zręczności tzw. „gymghana" oraz konkurs skoków na motocyklach. W imprezie wzięli udział również motocykliści wojskowi, których postawa i sprawność sportowa pozyskały sobie ogólne uznanie publiczności i kolegów z innych klubów motorowych.

M. in. starcie stanęli:

Kpt. Pagórski, por. Zawadzki, por. Górecki, por. Ośko, ppor. Pełczyński i st. strz. Pasandowski (wszyscy z CWKS) oraz koledzy: Szymański, Niewolak, Nowak, Kulczak, Janczewski („Włókniarz") i Bielawski z ZZK „Kolejarz" (Piła) na maszynach sportowych o litrażu powyżej 350 ccm.

Walka rozegrała się o pierwsze miejsca, które zdobyli:

W jeździe zręczności: I miejsce — kpt. Pagórski, II miejsce — st. strz. Pasandowski, III miejsce — kol. Bielawski.

W skokach: I miejsce st. strz. Pasandowski — 6,67; II miejsce — kpt. Pagórski — 5,10; III miejsce — por. Górecki — 4,60.

Skok odbył się z 30 cm odbicia i wykazał, że motocyklistów wojskowych cechuje: odwaga, śmiałość, pewność, ambicja, a szlachetna rywalizacja pozwala im na osiąganie coraz to nowych sukcesów.

(Z. C.)



Motocyklista wojskowy na raidzie terenowym wykonuje jedną z prób — jazdę w masce przeciwgazowej.

„Za kierownicą" Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji Warszawa ul. Filtrowa 2 1, pok. 418, Tel. 89580, wewn. 2914. Administracja Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr 1 9100 Druk Z. G. P. W. B-109384